ARDOUIN-DUMAZET



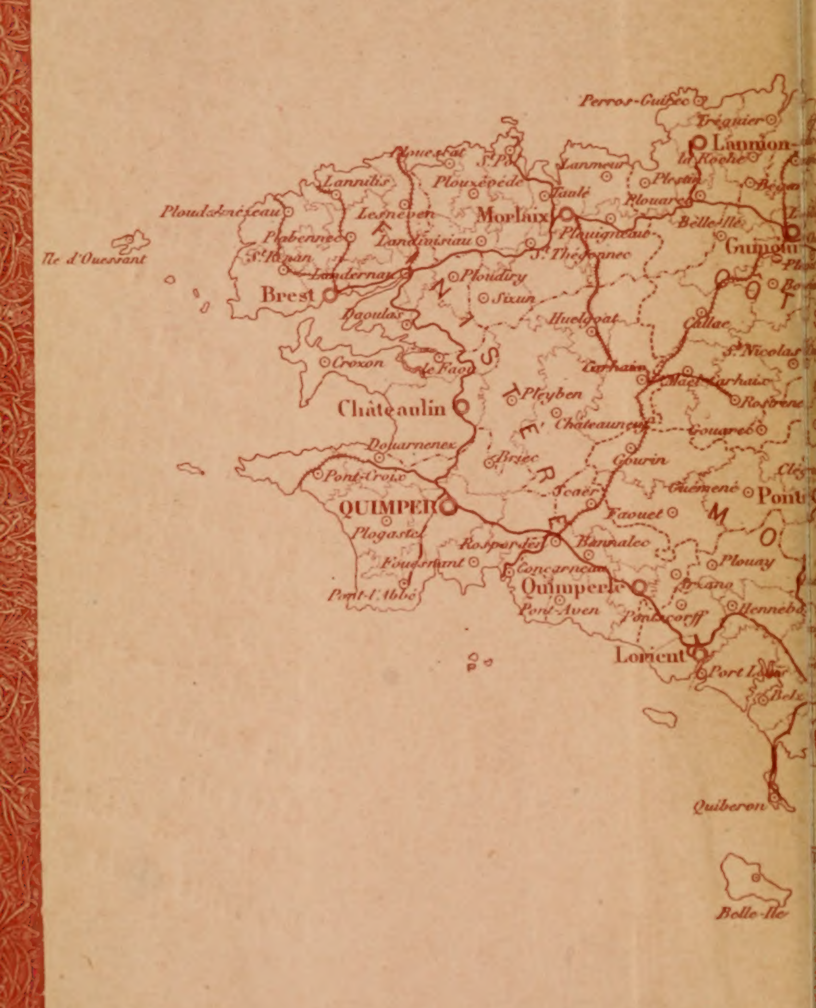
PARIS

BERGER-LEVRAULT ET Cie

BRETAGNE. V

ILES ET LITTORAL DE LA MANCHE

Les Côtes du Léon
Roscoff et Morlaix
Ile de Batz
Iles du Lanionnais
Paimpol et Tréguier
Ile de Bréhat
Baie de Saint-Brieuc
Cap Fréhel
Saint-Malo et Dinard
La Rance
Cancale
Mont-Saint-Michel
Granville et la Chausey



Carte d'orientation. — Extrait de la carte canton



au 1/1 600 000e du Service géographique de l'armee.

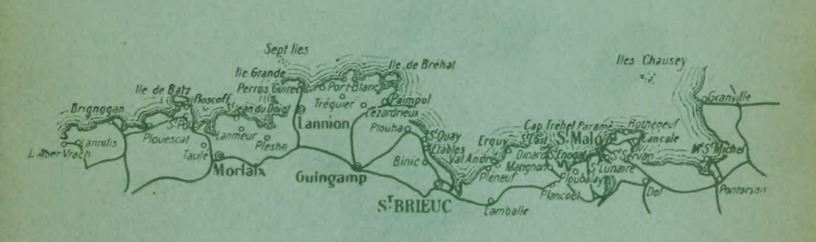
ARDOUIN-DUMAZET

VOYAGE EN FRANCE

52ème Série

ILES ET LITTORAL DE LA MANCHE

Bretagne *(5e Partie)*



PARIS

BERGER-LEVRAULT & Cie, ÉDITEURS

Voyage en France

Voyage en France

OUVRAGES DU MÊME AUTEUR

L'Europe centrale et ses réseaux d'État. — Un volume in-12. 3 fr. 50. Berger-Levrault et Cie.

L'Armée et la Flotte en 1895. — Grandes manœuvres des Vosges. — L'expédition de Madagascar. — Manœuvres navales. — Un volume in-12 avec nombreuses cartes. 5 fr. Berger-Levrault et Cie.

L'Armée et la Flotte en 1894. — Manœuvres navales. — Manœuvres de Beauce. — Manœuvres de forteresse. — Un volume in-12, illustrations de Paul Léonnec, nombreux croquis et cartes. 5 fr. Berger-Levrault et Cie.

L'Armée navale en 1893. — *L'Escadre russe en Provence.* — **La Défense de la Corse.** — Un volume in-12, avec 27 croquis ou vues et une carte de la Corse. 5 fr. Berger-Levrault et Cie.

Au Regiment – En Escadre. — Préface de M. Mézières, de l'Académie française. 1894. Un volume grand in-8, avec 350 photographies instantanées de M. Paul Gers. 16 fr. Berger-Levrault et Cie.

Le Colonel Bourras. Suivi du **Rapport sur les opérations du corps franc des Vosges** du colonel Bourras. 1892. Brochure in-12, avec un portrait et couverture illustrée en c. Berger-Levrault et Cie.

Le Nord de la France en 1789. — Flandre. — Artois. — Hainaut. — Un volume in-12. Maurice Dreyfous.

La Frontière du Nord et les défenses belges de la Meuse. — Un volume in-8. Baudoin.

Une Armée dans les neiges, journal d'un volontaire du corps franc des Vosges. — Un volume in-8 illustré. Rouam.

Études algériennes. — Un volume in-8. (Guillaumin et Cie.

Les Grandes Manœuvres de 1882 à 1892. — Un volume in-12 par année. (Baudoin et Rouam.

Voyage en France. Ouvrage couronné par l'Académie française (prix Montyon et prix Narcisse Michaut en 1901, décerné à l'auteur du meilleur ouvrage de littérature française), par la Société des gens de lettres, par la Société de géographie de Paris et par la Société de géographie commerciale, le Touring-Club de France et la Société nationale d'agriculture de France. Série d'élégants volumes in-12, avec cartes et croquis dans le texte, brochés à 3 fr. 50 et reliés en percaline à 4 fr.

1re Série : Le Morvan, le Val de Loire et le Perche.
2e Série : Des Alpes mancelles à la Loire maritime.
3e Série : Les Îles de l'Atlantique : D'Arcachon (île aux Oiseaux) à Noirmoutier. (*Bretagne I*) : De la Loire à Belle-Isle.
4e Série (*Bretagne II*) : Les Îles de l'Atlantique : D'Hoedic à Ouessant.
5e Série (*Bretagne III*) : Haute-Bretagne intérieure. — Le littoral est décrit dans les séries 51 et 52 ; la Basse-Bretagne dans la 53e série.
6e Série : Normandie (sauf le pays de Bray et Dieppe).
7e Série : Région lyonnaise. Lyon, monts du Lyonnais et du Forez.
8e Série : Le Rhône, du Léman à la mer, Dombes, Valromey et Bugey, Bas-Dauphiné, Savoie rhodanienne, la Camargue.
9e Série : Bas-Dauphiné : Viennois, Graisivaudan, Oisans, Diois et Valentinois.
10e Série : Les Alpes, du Léman à la Durance. Nos chasseurs alpins.
11e Série : Forez, Haut-Vivarais, Tricastin et Comtat-Venaissin.
12e Série : Alpes de Provence et Alpes Maritimes.
13e Série : La Provence maritime : I. Région marseillaise. — Voir 55e série : II. Côte d'Azur.
14e Série : La Corse.
15e Série : Les Charentes et la Plaine poitevine.
16e Série : De Vendée en Beauce.
17e Série : Littoral du pays de Caux, Vexin, Basse-Picardie.
18e Série : Région du Nord : I. Flandre et littoral du Nord.
19e Série : Région du Nord : II. Artois, Cambrésis et Hainaut.
20e Série : Haute-Picardie, Champagne rémoise et Ardennes.
21e Série : Hte-Champagne, Bse-Lorraine.
22e Série : Plateau lorrain et Vosges.
23e Série : Plaine comtoise et Jura.
24e Série : Haute-Bourgogne.
25e Série : Basse-Bourgogne et Senonais.
26e Série : Berry et Poitou oriental.
27e Série : Bourbonnais et Haute-Marche.
28e Série : Limousin.
29e Série : Bordelais et Périgord.
30e Série : Gascogne.
31e Série : Agenais, Lomagne et Bas-Quercy.
32e Série : Haut-Quercy, Haute-Auvergne.
33e Série : Basse-Auvergne.
34e Série : Velay, Vivarais méridional, Gévaudan.
35e Série : Rouergue et Albigeois.
36e Série : Cévennes méridionales.
37e Série : Le Golfe du Lion.
38e Série : Haut-Languedoc.
39e Série : Pyrénées, partie orientale.
40e Série : Pyrénées centrales.
41e Série : Pyrénées, partie occidentale.

Région parisienne

42e Série : I. Nord-Est : Le Valois.
43e Série : II. Est : La Brie.
44e Série : III. Sud : Gâtinais français et Haute-Beauce.
45e Série : IV. Sud-Ouest : Versailles et le Hurepoix.
46e Série : V. Nord-Ouest : La Seine, de Paris à la mer. Parisis et Vexin français.
47e Série : VI. Ouest : L'Yveline et le Mantois.

Les Provinces perdues.

48e Série : Haute-Alsace.
49e Série : Basse-Alsace.
50e Série : Lorraine annexée.

51e Série (*Bretagne IV*) : Littoral breton de l'Atlantique.
52e Série (*Bretagne V*) : Îles et littoral de la Manche.
53e Série (*Bretagne VI*) : Basse-Bretagne intérieure. *Sous presse.*
54e Série : Normandie : II. Normandie centrale. *En préparation.*
55e Série : Provence maritime : II. Côte d'Azur.

Envoi gratuit, sur demande, du catalogue détaillé des 60 volumes de la collection.

ARDOUIN-DUMAZET

Voyage en France

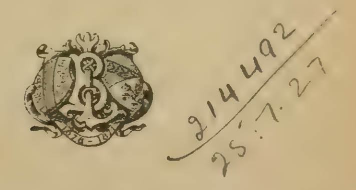
52e SÉRIE

BRETAGNE (5e Partie)

Iles et Littoral de la Manche

CÔTES DU FINISTÈRE, DES CÔTES-DU-NORD
D'ILLE-ET-VILAINE
PARTIE DES CÔTES DE LA MANCHE

Avec 31 cartes ou croquis



BERGER-LEVRAULT & Cie, ÉDITEURS

PARIS
RUE DES BEAUX-ARTS, 5-7

NANCY
RUE DES GLACIS, 18

1909

CARTE D'ENSEMBLE DE LA 52e SÉRIE



Tous les croquis sans indications spéciales compris dans ce volume sont extraits de la carte d'Etat-major au 1/80 000e.

LA BRETAGNE

dans le *Voyage en France*

Avant-propos commun aux séries 5, 51, 52 et 53 provenant d'une refonte de la 5e série et d'une partie de la 2e série.

Quand parurent, en 1893, les deux premiers volumes du *Voyage en France,* je ne pouvais supposer que le succès rencontré m'amènerait à développer d'année en année le cadre de ces descriptions. Mes éditeurs, en parcourant les chapitres publiés dans le *Temps,* avaient pensé que l'on pouvait les réunir en livres ayant quelque intérêt. Nous n'avions en vue que de garder ces chroniques goûtées par les lecteurs du grand journal. L'empressement du public nous a conduit à poursuivre ces excursions, à suivre en d'autres voyages des itinéraires plus serrés. Puis, pour remédier aux lacunes des

volumes de début, j'ai dû revenir sur des contrées décrites à trop grands traits. C'est ainsi que les 1re et 2e séries vont être complétées par des chapitres retirés de la 17e (de Vendée en Beauce) et de la fin de la 25e (Basse-Bourgogne). Et une transformation nouvelle, achevée ou en voie d'exécution, donnera définitivement aux 1re, 2e, 5e, 6e, 13e, 17e et 55e séries une physionomie semblable à celle des autres volumes de la collection.

La Bretagne n'avait pas été parcourue comme il eût convenu pour mettre en harmonie avec ceux consacrés aux autres parties de la France les volumes qui la décrivent. Cependant, j'ai étudié avec amour la vieille Armorique, attiré surtout par les terres éloignées où les touristes allaient si peu jadis : ces îles et ces îlots perdus dans la mer sauvage : une partie de la 3e série, la 4e tout entière, la majeure partie de la 5e primitive ont été ainsi consacrées à ces terres insulaires et au littoral, souvent aussi farouche.

Ces deux volumes n'ont pas suffi, de même la partie de la 2e série relative à la Bretagne nantaise. Je l'ai reconnu depuis longtemps, des lecteurs bienveillants me l'ont reproché. C'est pourquoi les éditeurs m'ont demandé de refondre ce livre, de le compléter en lui donnant autant d'étendue qu'en ont comporté les suivants, en faisant de nouvelles excursions sur le littoral, puis d'attribuer deux volumes à l'intérieur de la péninsule armoricaine en les spécialisant chacun à l'étude d'une des contrées si différentes par la langue et les mœurs : Haute-Bretagne, Basse-Bretagne.

Je ne modifie pas les passages tirés de la première édition, afin de conserver au texte tout le caractère d'impressions vécues. Les courses que je raconte m'ont coûté bien du temps et des fatigues, et m'ont valu aussi bien des heures d'enthousiasme pour ces beaux horizons. Je ne toucherais qu'à regret à des pages écrites sous de telles impressions; puis, je veux laisser à Pierre, le cher

petit compagnon que j'avais alors, sa place à mon côté, pour que le pauvre fils en qui j'espérais tant pour mettre mon œuvre au point lorsqu'il fût devenu un homme, vive au moins dans quelques souvenirs. On le retrouvera souvent dans ces pages que nous avons vécues ensemble.

La Bretagne sera ainsi complètement étudiée en des chapitres écrits à quinze ans d'intervalle. Mais la noble province se modifie si lentement, elle reste si fidèle à ses mœurs antiques, à ses costumes si pittoresques, qu'il ne saurait y avoir de contraste entre les pages d'hier et celles d'aujourd'hui. Certes, le pays s'est ouvert, les chemins de fer à voie étroite couvrent la presqu'île d'un réseau bientôt plus étendu que celui des lignes à voie normale ; les stations balnéaires s'accroissent, d'autres naissent ; mais, pour qui ne va pas au fond des choses, le caractère de l'Armorique reste immuable.

Car il ne faut pas juger par l'apparence : la Bretagne se modifie lentement, mais avec

suite. L'agriculture y progresse, les landes cèdent peu à peu devant la charrue. Le caractère breton subit à son tour une métamorphose visible. Ce peuple qui ne pouvait supporter la transplantation, que la nostalgie frappait pour un séjour loin de la « terre de granit recouverte de chênes », ce peuple essaime au loin ; des milliers de Bretons habitent Paris et sa banlieue ; c'est à la Bretagne que vont faire appel maintenant les industries recherchant la main-d'œuvre. Elle est bien suggestive l'affiche apposée dans quelques bourgs du Finistère et demandant des ouvriers pour les usines métallurgiques de Fumel, en Lot-et-Garonne !

Ces tendances à se déplacer, l'infiltration des idées nouvelles feront, avant un demi-siècle, une autre Bretagne. Mais la transformation est à peine esquissée. Ce que j'écrivais il y a quinze ans bientôt est encore vrai aujourd'hui.

A.-D.

Janvier 1909.

VOYAGE EN FRANCE

I

L'ABER-BENOÎT ET L'ABER-VRAC'H (1)

Lampaul-Ploudalmézeau et ses dunes. — L'Aber-Benoît. — Saint-Pabu. — Lannilis. — Le port de l'Aber-Vrac'h. — Ile et fort Cézon. — Ile d'Erch. — Ile Vrac'h. — Ile Lech h'Vens. — Ile Stagadon. — Ile Vatan. — Ile Venan. — Ile Vierge. — Pen-Énès et Énès-Bihan. — Le port de Corréjou. — La récolte du goémon. — Comment on extrait l'iode, la potasse et le brome.

Baie des Anges.

Ma description des rivages de l'Atlantique avait pris fin au petit promontoire de Men-Louet qui ferme au nord-est la rade de Port-Sall (2). Là, me semble-t-il, confinent les rivages des deux mers que nombre d'auteurs placent au-

(1) Cartes de l'État-major à consulter : Brest N.-O. et N.-E., Plouguerneau S.-E.

(2) Voir 51e série du *Voyage en France,* chapitre XX.

dessous de Porspoder, c'est-à-dire à la hauteur d'Ouessant. Mais en examinant une carte à grande échelle on voit que la côte tourne franchement au levant, direction générale de la Manche comparativement à l'Océan, dans cette contrée dont Ploudalmézeau est le centre commercial. C'est donc à Ploudalmézeau que commencent mes excursions sur les rives du « Canal » comme disent les Anglais — *the channel.*

Le chemin conduisant à Lampaul-Ploudalmézeau et à son massif de dunes traverse une campagne singulière. Prairies et champs sont enclos de hauts murs revêtus de pierre sèche et de terre que recouvre un impénétrable buisson d'ajonc. Ces sortes de remparts, bien que sans arbres, interdisent toute vue. Cependant, à un tournant, je découvre soudain la mer : au loin l'immensité des flots bleus, près de la rive, des récifs innombrables assaillis par les lames blanches. Ces côtes farouches sont bordées d'une infinité de maisons blanches peuplées de pêcheurs, de récolteurs de goémons ou de paysans trouvant à vivre sur des domaines exigus, grâce aux inépuisables engrais marins qui assurent la fertilité du sol.

L'église de Lampaul surgit, son élégant clocher de granit ajouré terminé par un dôme sup-

portant un campanile. Le village n'offre guère d'intérêt, il est d'ailleurs de médiocre étendue, la plus grande partie de la population étant éparse dans les hameaux. A la sortie un calvaire est formé de trois croix, celle du milieu portée sur un monolithe de granit qui fut sans doute un menhir. Une vaste partie du territoire est couverte de dunes très mouvementées, semblables à une mer en furie, soudainement figée. On dit que ces dunes recouvrent une forêt de chênes engloutie par le sable qu'apportaient les vents. Aujourd'hui elles sont tapissées de mousse et de gazon rêche, égayés par la floraison des violiers des sables et des chardons bleus à fleur en boule. Entre les monticules, les vents ont creusé des fosses où le sable blanc est à nu, on n'y voit aucune souche ou ramure confirmant la tradition d'une forêt ensevelie.

De la plus haute de ces dunes, dressée à 10 mètres au-dessus de la mer, on jouit d'une vue grandiose sur la Manche semée d'îles et d'écueils sans nombre. Les plus grands de ces rochers : le Bec, Trévors, Garo, Guennoc, Tariec sont revêtus à leur sommet d'une calotte de gazon ; parfois une hutte de goémonniers révèle qu'il y a là vie humaine, au moins temporaire. Les îles sont nombreuses surtout à l'est, devant les embou-

chures de l'Aber-Benoît et de l'Aber-Vrac'h, véritable dédale que dominent les deux phares de l'île Vierge dont le plus récent est superbe dans son élancement. A l'ouest, au large de Port-Sall, un autre phare, tout blanc, surgit en mer.

En avant des dunes émerge une ligne de rochers abritant un mouillage où reposent des barques. Tout ce paysage est grandiose, mais sévère ; peu de verdure, les dunes sont à peine feutrées par leur maigre gazon, les rocs sont gris, blancs les sables du rivage ; à la lisière des amas arénacés étincellent les toits d'ardoises des maisons. Et partout, en tas innombrables, les meules de goémon prêtes pour l'incinération ou le transport sur les champs cultivés.

Dans l'intérieur du pays les habitations ont un aspect moins misérable. De Lampaul à l'Aber-Benoît la grandeur des logis indique beaucoup d'activité agricole, mais la propreté est toujours inconnue, les abords restent immondes, baignés de purin. A côté des constructions se dressent de grands tas d'ajonc, souvent aussi hauts qu'elles. Ces bourrées sont l'unique combustible utilisé.

Les champs, bien soignés, montrent de riches cultures, grâce au goémon libéralement répandu. Les céréales, le blé noir, le trèfle alternent dans

les champs enclos de talus réguliers, de même hauteur, qui font horizontalité par la perspective. Et cela est profondément triste, aucun arbre ne rompt l'uniformité de cette mer de pierre.

D'un point élevé que traverse le chemin de Saint-Pabu, immense est le pays découvert. La mer s'étend à l'infini, hérissée de rochers, la campagne du Léonnais se déroule verdoyante, jalonnée par les hauts clochers ajourés. Le golfe largement évasé où débouche l'Aber-Benoît est encombré d'îles, bordé de dunes et de plages blanches.

Nous atteignons le fleuve au hameau du Passage qu'un bac anime pour les relations entre Ploudalmézeau et Landéda. Un autre hameau, Kervasdou, possède beaucoup de maisons neuves, indices de prospérité dans cette contrée que la douceur du climat et l'abondance des engrais marins rendent fertile. L'Aber-Benoît coule audessous, dans un couloir de rochers; la mer s'est abaissée, il ne reste qu'une bande d'eau entre des roches couvertes de varech. Sur la rive droite la pointe de Penarcreach porte une belle maison entourée de verdure. Sur chaque versant, des îles ferment la baie, simples intumescences que veloute une calotte de gazon. Entre elles

s'ouvre un chenal dangereux à cette heure, car la mer brise avec violence. Beaucoup de barques échouées sur les grèves, des voiles sur le « fjord ».

Plus que les autres *abers*, l'estuaire de l'Aber-Benoît donne en effet l'idée d'un de ces chenaux marins qui indentent la côte de Norvège, s'il n'en a pas la profondeur et la longueur. Humble ruisseau venu des collines qui, sur l'autre versant, voient naître l'Elorn, il devient, par la marée, un fleuve superbe que le jusant transforme en vasière. Cet estuaire n'a pas moins de 11 kilomètres de longueur, il permet aux embarcations apportant les engrais marins de parvenir au cœur du pays de Léon.

En amont du Passage, l'Aber-Benoît est bordé de beaux bouquets d'ormes qui donnent un gracieux caractère à la vallée. Mais comme l'homme a peu mis ses installations en harmonie avec cette grâce rustique ! Les chemins creux qui vont entre les frênes et les saules sont empuantis de fange, un fumier à demi liquide entoure les habitations. Le village de Saint-Pabu, par sa disposition sur la pente d'une colline, échappe un peu à cette misère, son clocher à campanile se dresse gaîment, montrant deux cloches dans sa partie ajourée, mais les hameaux voisins sont

affligeants avec leurs toits de chaume ravagés et leurs ruelles immondes.

Dans un vallon humide, plein de sources dont les eaux vives se rendent à l'Aber-Benoît, les paysans sont au labour, ils ensemencent des navets sur les chaumes retournés. Le raide chemin descend à une anse de l'estuaire emplissant un pli où croissent les chênes, les châtaigniers et les frênes. L'anse est encombrée de rochers, un ruisseau qui s'y jette actionne un moulin. L'aber est superbe ainsi, à mi-marée, avec ses grèves et ses rocs couverts de goémon fauve. C'est comme un lac, car on ne voit pas l'issue.

Une chapelle est bâtie au fond d'une des criques, près d'un ruisseau venu entre des prairies encadrées de pentes couvertes d'ajoncs. Le chemin de Lannilis remonte ce pli et passe devant une vaste ferme qui surprend par sa propreté : pas de fumier en vue, une cour nivelée et nette précède les corps de logis. C'est une dépendance du château de Trouzilit que précède un beau mail de hêtres ; autour s'étend un parc, lui aussi planté de hêtres, arbres hauts, droits et lisses formant une forêt. A travers la colonnade sylvaine étincelle l'Aber-Benoît.

Au delà du parc voici de nouveau l'estuaire

aux rives verdoyantes et fraîches. Sur une pente très douce, Lannilis étale ses maisons blanches sous la masse de son église. Entre l'Aber-Benoît et la petite ville moutonnent les beaux arbres d'un parc.

Sur la rive gauche, l'humble village de Tréglonou est animé par les piétons et les voitures qui trouvent là une chaussée et un pont, seul passage commode de l'estuaire. A l'heure où je m'engage sur le tablier, la marée monte, le flot file avec une extrême vitesse. En amont, l'estuaire se prolonge encore, divisé en trois bras ; celui de droite encadré de superbes ombrages; au milieu le lit principal, encore enlaidi par les vases marines, fuit entre les collines. Il semblerait que l'on est loin de la mer ; cependant les arbres courbés et arasés par le vent disent l'effort des tempêtes accourant à la surface des flots voisins.

Lannilis commande ce pays, regardant à la fois vers l'Aber-Benoît et l'Aber-Vrac'h, ici séparés par une lieue à peine. L'humble ville, à égale distance des deux fjords, est le centre le plus considérable de la région, bien qu'elle compte seulement 1 300 âmes sur les 3 500 de sa commune. Aux abords s'étend un grand mail planté d'ormes dans lequel on pénètre entre



Ile Vierge
Phare
I. Valan
le Chien
le Libenter
Plateau de Lezent
Ile Vénan
Kelerdut
Trelouch
Kergoff
Trousqtennou
Iles de la Croix
Lenet
Kerguenn
Beg Menez
Cézon
I. d'Erch
St Antoine
Plouguerneau
Lesmel
Kergourel
I. Tariec
Poullock
Anse des Anges
les Anges
Kermenguy
Kerennoc
Beg Andouzec
Prat Allan
Kerisquin
I. Garo
Landéda
Kersallou
Kervezel
Kerbrac
Derbez

deux pilastres de granit creusés de niches abritant des statues.

Le lieu est de médiocre intérêt, un seul édifice remarquable : l'église, belle construction moderne à trois nefs avec déambulatoire. La nef centrale, portée par de hautes et minces colonnes de granit aux chapiteaux sculptés, est très ample, le transept s'éclaire par d'élégantes fenêtres jumelées. La voûte en bois, l'autel trop chargé de dorures contrastent avec l'aspect général.

Lannilis est fort commerçant ; le chemin de fer de Brest à l'Aber-Vrac'h a accru son importance. Aussi les boutiques sont nombreuses, beaucoup tenues par des négociants portant le nom singulier de Ludu-Du. La seule industrie est celle de la poterie de terre, préparée dans une dizaine d'établissements, industrie ancienne déjà, signalée par Cambry en 1794.

Sur chaque estuaire, Lannilis possède des petits ports où viennent en multitude les bateaux chargés du goémon destiné à fertiliser ces campagnes qui, sans lui, seraient encore des landes. Les environs renferment plusieurs châteaux, dont celui de Kerouartz est le plus remarquable. Ici, près de la mer, à portée du précieux varech, les cultures sont assez belles, mais bien plus jalousement closes que dans les autres parties

de la contrée ; les gigantesques talus de terre sont couverts de hauts fourrés d'ajoncs. L'ouverture étroite qui y donne accès est obstruée par d'énormes blocs de granit ; pour pénétrer dans le champ il faut ôter les moellons un à un. Masquée par ces retranchements barbares, la campagne est invisible, mais, en approchant de l'estuaire on a, un instant, une belle échappée sur la Manche semée d'îles. En quelques minutes on atteint le fjord, large et profond, près d'une usine à traiter les cendres de goémon et du petit port abrité par une cale. Quelques maisons, le bureau de l'inscription maritime, celui des douanes s'échelonnent jusqu'à la baie des Anges et constituent le village de l'Aber-Vrac'h, dépendant de la commune de Landéda. Ce port n'est même pas indiqué sur les cartes (1).

Malgré décembre, « le triste Aber-Vrac'h environné de brumes », dont Brizeux a fait un mélancolique tableau, était ce soir très clair et lumineux. Par delà l'entrée, les îles sombres se détachaient nettement sur les eaux calmes. La brumeuse Bretagne a de ces surprises.

Une jolie route en corniche suit le rivage jus-

---

(1) On le trouvera placé près du mot « la Paluc », sur le croquis accompagnant ce chapitre.

qu'à la baie des Anges, au bord de laquelle sont encore quelques débris d'une abbaye célèbre, haut pignon de granit qui ne manque pas de grandeur. Le climat est très doux, les maisons sont entourées de plantes méridionales en pleine floraison, il ne serait pas impossible de faire ici la culture des primeurs comme à Roscoff, ce serait la fortune pour cette pauvre population de pêcheurs et de goémonniers.

Un chemin monte sur la colline, où, à 49 mètres d'altitude, a été installé un sémaphore. De là on découvre en entier le petit archipel, le large estuaire de l'Aber-Vrac'h en ce moment rempli par le flot et les campagnes sauvages de Plouguerneau. Ce bassin de l'Aber-Vrac'h, abrité par les îlots, est vraiment merveilleux. Même à mer basse la rade comprise entre l'île d'Erch et le môle de la Palue offre toujours des profondeurs de plus de 10 mètres. Les navires de 600 tonneaux peuvent monter jusqu'au pont suspendu de la route de Plouguerneau. Il est étonnant qu'il ne se soit pas créé sur ces bords un centre d'habitation considérable. La pauvreté du pays voisin, l'absence d'industries sont la cause de cet abandon. Toutefois, l'importance de cet admirable port naturel à l'entrée de la Manche en a fait un abri pour les tor-

pilleurs. Un vieux navire de guerre, l'*Obligado,* ancré au fond de l'estuaire, leur sert de magasin de ravitaillement.

Et c'est tout, la rade n'a aucune défense. Le fort Cézon, bâti par Vauban sur une petite île, dresse encore ses remparts à l'entrée de la rivière, il est aujourd'hui déclassé. En face de l'île Cézon, l'île d'Erch, assez longue mais inhabitée, est recouverte d'une verte pelouse d'herbe fine, très jolie, au printemps surtout : elle se transforme alors en un tapis de fleurettes roses d'un effet charmant. Chose curieuse, cette herbe des îles transportée sur la terre ferme y dégénère rapidement, devient épaisse et dure et ne fleurit plus. Tous les efforts tentés pour la domestiquer et la faire servir à l'ornement des jardins bordant l'Aber-Vrac'h ont échoué.

Au delà d'Erch, que les habitants appellent aussi l'île aux Chevaux, l'île Vrac'h a peut-être donné son nom au havre ou « aber ». Un petit phare s'y dresse, éclairant l'entrée de l'estuaire. Tout auprès est l'îlot désert de Lech h'Vens. Plus loin, à mer basse, une vaste grève de sable et de roches relie ces îlots à l'île Stagadon, une des plus petites, mais la seule habitée du groupe. Il y a là une ferme entourée de champs cultivés, où le fermier, me dit-on,

récolte suffisamment pour vivre, lui et les siens. Mais son principal revenu est la pêche du goémon.

Le même plateau de roche porte encore la petite île Vatan et l'île Venan, abri de pêcheurs et de goémonniers, haute de 17 mètres, et se prolonge jusqu'à l'île Vierge, masse compacte de rochers ondulés, couverts d'herbes et portant un des plus beaux phares de ces parages ; l'île n'a pas d'autres habitants que les gardiens du phare, mais elle sert de pâturage à des vaches envoyées du continent. Jadis elle était couverte de multitudes de lapins : une grande marée, ayant en partie submergé l'île, les a presque tous détruits. Au loin, sur la côte de Plouguerneau, est l'île de Pen, Pen-Enès, reliée par un sillon de sable au rivage continental de l'anse profonde du Corréjou, port naturel où cinquante bateaux goémonniers viennent chaque soir s'abriter. Un autre îlot, Enès-Bihan, ou la « petite île », a été rattaché à Pen-Enès par une jetée et complète l'abri de ce petit port où, pendant les gros temps, les navires de faible tonnage peuvent se réfugier.

Du haut du sémaphore de l'Aber-Vrac'h, la vue sur cet archipel est fort belle, à mer haute ; alors, entre toutes les îles, les unes plates, d'au-

tres montueuses, les unes régulières, les autres déchiquetées, passent sans cesse les barques de pêche de l'Aber-Vrac'h, du Corréjou, de l'Aber-Benoît et de Port-Sall, venant de lever les casiers à crustacés ou pêcher le goémon. A mer descendante, ces mêmes barques vont au large, sur les fonds rendus accessibles, procéder à la coupe des végétaux marins. Les pêcheurs, armés de faucilles fixées à des perches ayant parfois dix mètres de long, détachent sur les roches où elles croissent les plantes marines destinées à la fabrication des sels de potasse dont on extraira l'iode et le brome. On récolte dans ce but plusieurs variétés d'algues, mais surtout ces longs rubans d'un vert glauque, à demi transparents, nommés laminaires.

C'est le goémon de coupe. La mer, pendant les tempêtes, arrache et rejette à la côte d'énormes quantités de ces varechs, qu'on appelle alors goémons d'épave.

Le goémon des fonds, toujours couvert par les eaux, peut être coupé en tout temps ; mais celui découvert à basse mer ne peut être récolté qu'à des époques fixes, afin d'éviter la destruction d'une richesse inestimable pour l'industrie et l'agriculture. Les syndics des gens de mer et les douaniers ont fort à faire pour obliger les impré-

voyants habitants à conserver une source de revenus que des coupes déréglées ne tarderaient pas à détruire.

La plus grande partie du goémon est fournie par les apports de la mer. Après des tempêtes on a vu, sur l'île Béniguet notamment ([1]), une couche de cinq à six mètres border le rivage. Aussi la ferme de l'île, si elle produit peu de blé, est-elle louée 6 000 francs par année.

Les varechs récoltés en été sont aussitôt mis à sécher. Au contraire, la récolte d'hiver est entassée en meules énormes. La partie extérieure pourrit, mais l'intérieur se conserve et, les beaux jours venus, on peut exposer le goémon au soleil et le faire sécher.

Une fois sec, le goémon est inciné dans de grandes fosses en pierre. J'ai souvent signalé, au cours de mes voyages, l'aspect fantastique de quelques îles sans cesse couvertes par la fumée de ces foyers. Les sels de potasse contenus dans les plantes marines se mêlent à la cendre, au fond de la fosse, en une matière molle, en apparence semblable à du verre en fusion. Lorsque la quantité est assez considérable, on fait ce qu'on appelle des pains de soude qui sont expédiés aux

---

([1]) Voir 4e série du *Voyage en France*, chapitre XII

usines fabriquant l'iode et les autres produits tirés de la mer.

C'est une industrie assez récente, puisque Gay-Lussac ne découvrit l'iode qu'en 1831 ; il fallut ensuite bien des tâtonnements pour l'isoler. M. Courtois réussit dans cette tentative ; il fonda une usine à Cherbourg ; le succès encouragea d'autres capitalistes et une vingtaine d'établissements surgirent sur les rivages où le goémon abonde. La fabrication fut bientôt assez prospère pour attirer des spéculateurs qui, en jouant sur les marchés, amenèrent des désastres ; plusieurs fabriques durent fermer ; j'ai dit quel aspect mélancolique les ruines de l'une d'elles donnaient à l'île du Loch, dans les Glénans.

Puis les Chiliens découvrirent un jour que leurs inépuisables mines de nitrate renfermaient de l'iode. Ils se mirent à l'extraire par quantité énorme, en telle abondance qu'ils ne purent l'écouler ; aujourd'hui, dit-on, il y a au Chili de l'iode en baril pour alimenter le monde pendant vingt ans ! En même temps l'Écosse, la Norvège, un grand nombre d'autres pays maritimes se livraient à l'extraction des sels contenus dans les plantes marines. Le Japon lui-même les traite en quantité. Enfin, l'Allemagne a trouvé le moyen d'extraire le brome et la potasse des sels des

mines de Stassfurth, en Saxe, si curieuses par la variété de produits retirés des immenses gisements de sel gemme.

Aussi, y eut-il une dépression formidable dans la valeur des produits dérivés des plantes marines et des mines de sel et de nitrate. Le prix de l'iode avait atteint 150 francs le kilo, il est descendu à 12f50. Le nombre des usines de nos rivages a naturellement diminué. En dehors d'un petit établissement dans l'île de Bréhat, il ne reste plus que six usines : à l'Aber-Vrac'h, à Port-Sall, au Conquet, à Audierne, à Pont-l'Abbé et à Quiberon. Les deux plus importantes sont celles du Conquet et de l'Aber-Vrac'h.

La préparation est assez simple : les *pains de soude* sont lessivés, les sels de potasse se déposent sur les parois de grandes bâches, en d'autres le chlorure de sodium se sépare sous forme de cristaux. De ces sels on extrait l'iode par des procédés dont on trouve la description dans tous les traités de chimie.

La quantité de goémons incinérée chaque année est immense. Depuis l'île d'Yeu jusqu'à la baie de Saint-Brieuc, la côte, les îles, tous les écueils que ne recouvrent pas les marées sont des foyers presque sans cesse en ignition. D'ailleurs,

toutes les cendres ne sont pas employées à la production des sels, une grande partie est vendue sur le continent pour servir d'engrais, les prix du transport ne permettant pas d'envoyer bien loin les algues à l'état naturel. Celles-ci, cependant, sont plus utiles encore que les cendres, elles ne donnent pas seulement au sol la potasse et le calcaire, elles lui apportent aussi une notable quantité d'humus. On sait [1] que nos grandes îles de Saintonge doivent au goémon, là-bas appelé sars, leur fertilité et leur richesse.

Les habitants de l'Aber-Vrac'h et des autres côtes du Finistère n'en sont pas encore là, il reste bien des landes à défricher, bien des marais à drainer près de leurs côtes. Cette transformation, que le goémon apporté à bas prix pourrait rapidement amener, changerait bien les conditions d'existence de ces pauvres gens, jadis pilleurs d'épaves, aujourd'hui pêcheurs de varech et de crustacés, métier plein de risques, fort pénible et permettant juste à son homme de ne pas mourir de faim.

La mer, si belle à la tombée de la nuit, s'est

---

(1) Voir 3e série du *Voyage en France,* chapitres consacrés aux îles de Ré et d'Oleron.

soudain gonflée. Pendant qu'un de mes hôtes de l'Aber-Vrac'h décrit cette existence des goémonniers, en nous promenant au bord de la baie des Anges, le vent se lève, les lames viennent battre la côte, le vent fait rage, on entend au delà des îles la vague gronder contre les rochers. Subitement assombri, ce tranquille paysage devient lugubre. Comme la navigation doit être dure, à cette heure, pour les bateaux qui ont à gagner les havres de ce rivage dangereux !

Mais des feux nombreux indiquent le passage. Près de Plouguerneau, sur la colline, un phare signale à la fois le Corréjou et l'Aber-Vrac'h ; le superbe phare de l'île Vierge dominant un autre fanal maintenant éteint, celui de l'île Vrac'h, les petits feux de port de l'Aber-Vrac'h montrent le chemin de la baie des Anges. Pour les navires qui vont en Amérique ou dans le golfe de Gascogne, voici, fulgurants éclairs, les jets de lumière électrique du Stiff dans l'île d'Ouessant, distinctement aperçus d'ici [1]. Tous ces feux, les milliers de balises bordant ce littoral frangé d'écueils, d'anses et d'estuaires font de la mer une route désormais sûre et sont l'œuvre de ce

[1] Sur l'archipel d'Ouessant, voir la 4e série du *Voyage en France*, chapitres XIII et XIV.

siècle. Il n'y a pas cent ans encore les ressources de l'existence en ce coin de Basse-Bretagne étaient surtout tirées du pillage des navires naufragés !

Mais si la mer, malgré le vent et les lames, est clémente aux embarcations suivant une route régulière, la tempête s'accroît, le baromètre descend toujours et me fait abandonner mon projet de parcourir l'archipel de l'Aber-Vrac'h. Le débarquement sera peut-être impossible, me dit-on, à moins d'attendre la basse mer et d'aller à pied sous la pluie battante que l'on prédit. J'en prendrai mon parti, je ne verrai ni le fermier de l'île Stagadon, qui paie sa ferme avec le produit de ses pains de soude, comme tant de fermiers des côtes, ni le jardinet de l'île Vierge que la submersion des lapins a permis aux gardiens du phare de créer (1).

---

(1) L'Aber-Vrac'h a reçu, en 1907, 81 navires (sans compter les bâtiments en relâche) jaugeant 2 906 tonneaux, il est sorti 66 navires de 2 607 tonneaux.

En 1906, la pêche avait produit 167 150 francs de poissons et de crustacés. 1 680 bateaux se sont livrés au transport des engrais marins, ils en ont amené 3 360 tonnes.

II

LA GRÈVE DE GOULVEN

L'Aber-Vrac'h « enveloppé de brumes ». — Dans la presqu'île. — Tolente, grande ville disparue. — Plouguerneau et ses hameaux. — Le pays des païens. — L'estuaire de Guisseny. — Le Roudoushir et son val. — Panorama de Plouider. — Goulven et son église. — Les mégalithes de Plounéour-Trez. — Les rochers de Plounéour. — L'anse de Pontusval. — Brignogan et ses rochers. — La dune. — Le phare et la chapelle Pol. — Hameaux parmi les roches. — Étrange pays. — Le grand menhir. — La grève de Goulven. — Conquête des terres. — L'anse de Kernic [1].

Saint-Pol-de-Léon. Août.

O ces brumes de l'Aber-Vrac'h ! Elles arrivent soudain, voilent le paysage et répandent sur tout une tristesse funèbre. Elles se sont épandues ce matin sur l'âpre presqu'île battue des vents, couverte d'une infinité de hameaux, étendue entre l'Aber-Vrac'h et l'anse du Corréjou. Les rumeurs de la mer déferlant tout autour, sur les innombrables récifs, sur les promontoires, au fond

---

[1] Carte de l'État-major : feuille de Plouguerneau S.-E.

des anses, rendaient cette matinée plus lugubre encore. Comme l'on comprend les légendes pleines d'effroi qui naissent sur la terre bretonne.

Combien ils sont douloureux, affaissés sous l'épaisse couche d'ouate qui se résout en eau, ces minuscules villages éparpillés de Plouguerneau à la côte de l'île Vierge ! Pour les parcourir il m'a fallu prendre un guide, car la carte, aujourd'hui, ne serait d'aucun secours. Ils se suivent presque sans intervalle jusqu'à l'anse sableuse du Corréjou. Des îlots rocheux reliés entre eux et à la terre ferme par des digues y abritent une cinquantaine de barques ; parfois de petits navires y trouvent un refuge — assez précaire d'ailleurs — contre les dangers de cette mer où les écueils redoutables se prolongent en chaînes appelées chaussées ou plateaux par les marins et obligent les bâtiments à se tenir loin au large. La disposition de ces roches est telle que l'on pourrait y voir les restes de chaînons de collines, témoins de terres enlevées par les flots. Je devine ces brisants par la rumeur des vagues, mais ne puis les voir aujourd'hui. La carte indique leur traîtrise : quatre traînées s'étendent : le Lizen-Ven, à l'ouest, puis le Lizen-Du, la chaussée de Carrec-Hir et, à l'est, le plateau d'Amman-Ross.

Le rivage lui-même est hostile, des rochers plats s'étendent du fond de l'anse du Corréjou jusqu'au sémaphore de la pointe de Kerisor, puis des dunes bordent la côte jusqu'à l'estuaire de Guissény. Aucune ville sur ces bords où la tradition populaire conserve le souvenir d'une grande cité qui aurait existé dans la péninsule. Les habitants en voient les restes dans des retranchements voisins du hameau de Coz-Castel-Ac'h. Ils nomment Tolente la ville disparue. Les archéologues ont identifié le lieu : là, dit-on, était *Vorganium*, capitale des Osismiens.

Aujourd'hui le bourg de Plouguerneau, assis au milieu de la racine de la presqu'île, est le rendez-vous pour toute cette terre à demi entourée par les flots si souvent rugissants. Le centre a moins de 800 habitants, mais la commune entière en compte près de 6 000, c'est dire l'éparpillement des hameaux sur ce vaste territoire.

Ils sont nombreux seulement dans la péninsule, aux abords de la mer nourricière qui fournit les goémons, les crustacés et les poissons. Dans l'intérieur, rares sont les logis. Le chemin de Guissény court au rebord d'un plateau ; à peine, à de grandes distances, frôle-t-il quelque chaumière. Je l'ai suivi car la brume tenace rend la côte inabordable.

La chaussée descend enfin, — et en ce moment le rideau brumeux perd de son opacité — ; elle longe un ruisselet venu de la lande et atteint Guisssény, aimable village assis sur une sorte de terrasse d'où l'on contemple un vaste golfe évasé, plutôt estuaire, asséchant complètement à mer basse. La profondeur est trop faible à mer haute pour que la navigation ait pu choisir ce havre comme abri. Il dut pourtant être fréquenté jadis quand les navires avaient un faible tirant d'eau et ne craignaient pas de venir s'échouer dans cette longue baie large de près d'un kilomètre. Même la tradition place en ce point des scènes tragiques de pillage d'épaves. Il était facile d'attirer les navires vers ce bras de mer qui semblait sûr ; la nuit on les y guidait à l'aide de falots, ils venaient se briser sur la grève, les équipages étaient massacrés, la cargaison était emportée. Le souvenir de ces atrocités subsiste, mais au lieu de les attribuer aux ancêtres immédiats des habitants actuels, on en accuse des païens, d'où le nom de Lar-an-Paganis, pays des païens, donné à cette côte du Léonnais, bordée d'écueils, jusqu'à la grève de Goulven. Mais quand, en 1794, Cambry écrivait sa description du Finistère, les scènes de pillage étaient fréquentes encore.

L'estuaire est formé par l'embouchure du Roudoushir, ruisseau né près de Landerneau sous le nom de Quillimadec, qu'il change bientôt en Lavengat. Dans son cours de 25 kilomètres il est solitaire, aucun village ne le borde ; sauf quelques moulins il n'a guère d'habitations sur ses rives, les seuls hameaux dignes de ce nom sont Lavengat et Saint-Sauveur. A marée basse ses eaux se perdent bientôt dans les sables de la vaste plage où se portent quelques baigneurs.

Sur l'autre rive de l'estuaire, jusqu'à l'immense grève de Goulven, s'étend une péninsul emassive; deux communes, Kerlouan et Plounéour-Trez, s'y partagent une multitude de hameaux. Le littoral est un des plus farouches de Bretagne par ses rochers, ses récifs, ses îlots d'un granit à teinte de rouille. A mer basse de grands platins découvrent, tapissés de varechs. L'intérieur du pays n'est pas moins étrange, les buttes de granit et les monuments mégalithiques entourent les habitations.

De Guissény à Lesneven la route traverse des campagnes fertiles, vouées uniquement à la culture et à l'élevage des chevaux, mais où les demeures humaines ne sont pas aussi rapprochées qu'au bord de la mer. On ne vit ici que du sol ; sur ce long parcours deux villages seulement,

Saint-Frégant et Kernouès. Les hameaux, les métairies isolées sont cachés par les hauts talus plantés d'ajonc qui séparent les champs.

Je n'ai pas le temps de revoir Lesneven [1]; le train de Brignogan va partir. Le voici bientôt; il descend sur les larges et vertes pentes sous lesquelles coule le Roudoushir, dans une vallée de prairies pacagées par des chevaux dont l'élevage est une des grandes richesses de ce pays. Au fond de cette large ouverture on aperçoit au loin l'estuaire de Guisseny, en ce moment rempli par les eaux.

La voie, maintenant, s'élève vers Plouider par une rampe très raide d'où le regard s'étend sur de grands horizons : Lesneven, ses collines, la grande dépression du Roudoushir, la mer, Guisseny révélé par sa haute flèche. Vers le sud, les monts d'Arrée apparaissent, beaux de forme. De la gare de Plouider, et mieux encore de ce bourg, on jouit vraiment d'une des plus belles vues de toute la Bretagne.

Ici se bifurque la petite voie ferrée : les deux lignes de Brest à Saint-Pol et de Landerneau à Brignogan, un moment réunies, se séparent de

---

[1] Cette ville et l'intérieur du pays de Léon sont décrits dans la 53e série du *Voyage en France*.

nouveau pour descendre, l'une dans le val de Tréflez, l'autre dans les terres gagnées sur la grève de Goulven ; la seconde ne dépasse guère ce sol nouvellement acquis à la culture, peu après elle atteint son terminus à Brignogan. Pendant cette descente, la vue sur la mer est merveilleuse, la grande grève de Goulven, en ce moment couverte par les eaux, forme une anse remarquablement dessinée par les roches de Plounéour-Trez et les dunes de Goulven. Le golfe semble limité par une longue ligne de récifs qui réunit la côte de Plounéour à celle de Plouescat et qui deviendront une chaîne d'îles sombres, à haute mer. Sur la terre ferme, à l'ouest, c'est toute la massive péninsule étendue de Plounéour à Guissény et dont Kerlouan est le centre, couverte d'une infinité de hameaux et d'étranges blocs de rocher. Sur un coteau Plounéour-Trez se groupe autour de sa belle église de type finistérien.

Je voulais aller de suite à Brignogan, mais l'apparition du clocher de Goulven me séduit, je descends pour voir de près cette belle flèche imitée de celle du Folgoët [1]. Peut-être les pyramidions d'angle de la terrasse, ajourés, exa-

---

[1] Voir 53e série du *Voyage en France.*


Grève de Goulven
Plounéour-Trez
Goulven
Treflez
Base de Plouescat mesurée en 1823.
10527 Metres
Terme occidental
Chᵃⁿ de Kerema
Pen Velén
Roc'h Vran
Trebéjou
le Taureau
St. Eden
Goas-bian
Kergouarat
Kerénnu
Kerdelant
Locrist
Keregaben
Gaouloc
Enizan
Kerlidan
Roudouan
Keremma
la Petite Ile
la Sablière
Beg ar Sai

gèrent-ils le miracle d'équilibre qui semble porter en l'air cette dentelle de pierre.

Une route entre des haies vertes conduit au village, gentiment enfoui sous les ormes. A l'entrée voici l'église, un de ces temples exquis et singuliers où l'art breton est à la fois en plein épanouissement gothique, tout en adoptant les formes de la Renaissance la plus classique avec les colonnes cannelées à chapiteaux corinthiens de son porche et les niches des contreforts. Aux voussures de ce porche se dressent des statues hiératiques comme des effigies romanes. Ce mélange de Moyen Age et de Renaissance surprend d'autant plus que l'église fut construite à une époque où naissait un art plus froid : 1563. Mais la Bretagne vint tardivement à l'architecture, sa soudaine floraison s'inspira à la fois de l'envolée ogivale et du retour à la tradition antique. A côté du porche, s'ouvre une charmante porte, d'un pur style Renaissance. La nef est fort exiguë en comparaison de ce clocher monumental.

Dans le village une jolie maison porte une inscription gravée dans la pierre rappelant qu'elle « fut faicte l'an 1560 ». Un hameau voisin possède un superbe dolmen dont la table est à deux mètres du sol.

Laissant de côté les terrains conquis sur la grève, que je visiterai au retour, je monte vers Plounéour par le chemin qui franchit la voie ferrée, près du terme occidental de la base de Plouescat, mesurée en 1823, point idéal marquant l'aboutissant de cette ligne de 10 527 mètres qui servit à la triangulation pour la carte d'État-major. Le souvenir de ce travail géodésique figure en traits interrompus sur la feuille de Plouguerneau.

Le terme est au fond d'une ancienne anse, à la limite des terres conquises par l'endiguement et d'où le chemin monte sur le coteau que surmonte la vaste église de Plounéour-Trez. Cet édifice possède des vitraux décrits dans un gros livre vendu dans les magasins de Brignogan, en même temps que les cartes postales.

Des abords de l'édifice, la vue est belle sur la grève de Goulven, les collines du Léon et, à l'ouest, la campagne de Kerlouan. L'église de ce dernier village surgit à l'extrémité d'une lande couverte de genêts d'un vert grisâtre où ne se révèle aucune habitation.

Par contre, les maisons sont nombreuses entre Plounéour et la mer ! Elles se blottissent entre de fantastiques rochers dont quelques-uns furent des monuments mégalithiques, dolmens

ou pierres levées. Un des menhirs, proche du hameau de Treberre, est de grand aspect. Les rochers surgissent de plus en plus pressés, sur le plateau et autour d'une anse profondément creusée dans le littoral où ils prennent un aspect fantastique.

Cette anse ou port de Pontusval, qui peut recevoir des navires de 4^m 80 de tirant d'eau, est malheureusement difficile d'accès et ne sert guère qu'à de rares petits bâtiments destinés au commerce de Lesneven et au débarquement des engrais marins. Pontusval ne figure même pas dans les tableaux des douanes. L'anse, exposée directement aux grosses mers, est d'ailleurs intenable par les tempêtes.

Le hameau de Pontusval, poignée de maisons groupées à l'est, près d'une cale de débarquement, n'a aucune importance; par contre, au fond de l'anse, Brignogan grandit par l'afflux des baigneurs, ses constructions se relient rapidement aux hameaux voisins, notamment à Créach, et constitueront bientôt un bourg. De grands hôtels, des villas bordent les rues naissantes et la grève, en vue de l'anse hérissée de roches étranges et devenue plage de gros sable blanc, à marée basse. A l'ouest, ces logis s'étendent jusqu'à un menhir très élevé auquel leur voisinage

enlève de sa sauvagerie. Il faut souhaiter que les constructions ne s'étendent pas plus loin, car elles détruiraient l'effet merveilleusement pittoresque de cette plaine où se mêlent les constructions rustiques et les roches surgissantes.

Les rochers de Brignogan sont fort curieux par leurs dimensions, leurs formes, leurs entassements; au long de la côte surtout, où les agents atmosphériques ont associé leurs efforts à ceux de la mer pour accomplir un travail d'érosion extraordinaire. Ces roches ont été dotées de noms qui en disent l'aspect : *cailloux de Brignogan, crapaud, petits crapauds, rocher tremblant, cochon, alignements,* etc. Entre eux sont des passes étroites où l'on circule comme à l'abri de dolmens, sur d'étroits sentiers de sable. Une dune relie Brignogan aux beaux entassements de la pointe de Pontusval; de son sommet on a une vue d'ensemble de ce fantastique tableau. La dune joue un rôle dans l'économie domestique : elle sert à étaler les goémons à incinérer et les roseaux qui serviront aux toitures, puis à recevoir les tas après siccité; on y met aussi sécher une incroyable quantité d'aulx; les bulbes sont ensuite empilées en meules avant d'être expédiées aux marchés qui les répartiront vers l'intérieur ou l'Angleterre.

Du sommet de la dune on découvre toute la côte de Plouescat, étalée par delà l'anse de Goulven et que semblent border l'église et la petite ville de Plouescat, bien qu'elles soient assez loin dans les terres.

La Manche est calme au large, cependant une forte houle se brise contre le rivage, fuse en lames blanches sur les rochers. Il en est presque toujours ainsi dans ces parages ; peu de côtes sont plus capricieusement dentelées et assaillies par le flot. Celui-ci n'est pas le seul ennemi des grands rochers, plus dangereux encore sont les carriers qui s'attaquent aux monolithes et les font un à un disparaître. Leur travail, il est vrai, durera des siècles encore !

Les roches de l'intérieur ne sont pas moins menacées. Là, chaque hameau s'appuie à quelque bloc gigantesque comme pour s'abriter des tempêtes — ou par un souvenir atavique des temps lointains, quand les rocs, entassés ou inclinés, servaient de gîte, alors que les menhirs devaient être les pierres de sanctuaires.

Près du rivage, le hameau appelé Terre-du-Pont sur la carte et Goani par les habitants, se blottit entre les roches les plus étranges ; ils lui donnent un aspect extraordinaire. Hélas ! les carriers les réduisent chaque jour, mais il reste

plus d'un étonnant groupe de logis entassés entre les rochers ou blottis contre eux.

A l'ouest, le phare occupe la pointe séparée du continent par un étang ; de singuliers entassements l'entourent. Sur ces blocs, un petit édicule et l'antique chapelle Pol semblent faire corps avec eux. Tout ce pays, jusqu'à l'estuaire de Guisseny et à Kerlouan, est aussi curieux par les mœurs de ses habitants que par sa physionomie et ses monuments mégalithiques : dolmens, menhirs, cromlechs, roche tremblante. Ces pierres furent, dit-on, une des origines du nom de Lan-ar-Paganis ou pays des païens (1).

Au retour, en traversant ces hameaux où ronflent en cette saison les machines à battre, d'un si vif anachronisme au sein d'un tel paysage, je passe près du grand menhir de Brignogan. Ce fût de granit, haut de 10 mètres, dut nécessiter un énorme effort pour le dresser ; tout autour, d'autres pierres lui faisaient cortège ; le cromlech a été renversé, peut-être par les pieux, saints et fanatiques apôtres qui surmontèrent le menhir d'une croix de granit et gravèrent grossièrement à son flanc une autre croix, faisant ainsi du menhir druidique une pierre chré-

(1) Voir page 25.

tienne. Et ceci me semble une réponse aux savants qui dénient une origine gauloise aux mégalithes. Si les missionnaires ont ainsi transmué le culte, c'est qu'ils trouvèrent le paganisme attaché à ces pierres.

La campagne frappe encore par sa culture intensive ; champs de panais et de pommes de terre, céréales dans lesquelles, avant la montée en épis, on avait planté des choux moelliers. Maintenant ceux-ci ont grandi, les moissonneurs les ont respectés et ils forment de vertes rangées.

La marée a descendu ; je traverse Brignogan et Pontusval, dominé par un dolmen dont la table porte une madone, et m'engage bientôt sur la grève de Goulven, abandonnée par le flot. C'est une immense plaine de tangue dure où l'on marche sans peine ; pêcheurs de coquillages et baigneurs y affluent. L'aspect en est étrange à cause de la haute rangée d'écueils découverts qui empêchent parfois la vue de la mer. La terre ferme se confond avec ces espaces blancs, seul un étroit bourrelet de dunes les sépare. En arrière, des marais pleins d'oiseaux aquatiques, puis une longue digue supportant une route et qui a servi à conquérir une portion de grève étendue jusqu'aux collines. Tout ce sol semble du reste subir

un exhaussement naturel, car, à l'est, l'anse de Kernic, qui sert de port à Plouescat et qui est aujourd'hui à peine praticable aux navires de 60 à 80 tonneaux, aurait été un abri pour la frégate la *Belle-Poule* à la suite du combat glorieux qu'elle soutint sous les ordres de La Clochetterie, en 1778, contre la frégate anglaise *Aréthuse* et plusieurs vaisseaux de haut bord. Mais, d'après le chevalier de Fréminville, c'est plus à l'ouest, toujours dans les parages de Plouescat, que se retira la *Belle-Poule* après avoir obligé son adversaire à se replier à la suite d'une canonnade qui dura cinq heures.

On n'eut donc qu'à créer une digue pour conquérir le sol lentement surélevé, d'abord entre Plounéour et Goulven, puis au fond de la baie. Dès 1830, M. Rousseau avait ainsi gagné 450 hectares, en plein rapport aujourd'hui. La digue de Keremma, qui passe par le château et le hameau de ce nom, entre les dunes et les collines, a permis d'augmenter le territoire agricole de Tréflez.

La route-digue atteint l'anse ou estuaire de Kernic qui découvre rapidement à basse mer et où les atterrissements ont été si rapides. Le village de ce nom est au bord du chemin, des barques y reposent sur le sable. Il ne se dévelop-

pera guère sans doute, le chemin de fer, qui passe à une lieue, lui enlèvera le maigre trafic de Plouescat dont les produits agricoles trouvent plus rapidement à s'écouler par les rails.

Ici commencent les champs fertiles du pays de Roscoff; de l'autre côté de la baie, le bourg important de Plouescat, dont la haute église moderne s'aperçoit de si loin, a déjà ses champs maraîchers. La commune possède un long littoral, sans ports, assez abrupt près de la baie de Kernic, frangé de petites anses et de dunes alternant avec les roches jusqu'à la baie bien dessinée dont l'île de Siec forme le rivage au nord.

La nuit m'a pris avant que j'aie pu achever ma course sur la côte, j'ai dû rentrer à Plouescat pour gagner Saint-Pol-de-Léon par le chemin de fer (1).

---

(1) Sur le pays entre Plouescat et Saint-Pol, voir la 53e série du *Voyage en France*.

III

SAINT-POL-DE-LÉON ET L'ILE DE SIEC

Saint-Pol-de-Léon. — Pempoul. — L'île Sainte-Anne. — Les champs d'artichauts et de choux-fleurs. — Le commerce des primeurs. — L'île de Siec. — La ferme. — Le village. — Les pêcheurs de goémon. — Au milieu des primeurs. — Santec. — Richesse et saleté. — L'île Verte. — Roscoff [1].

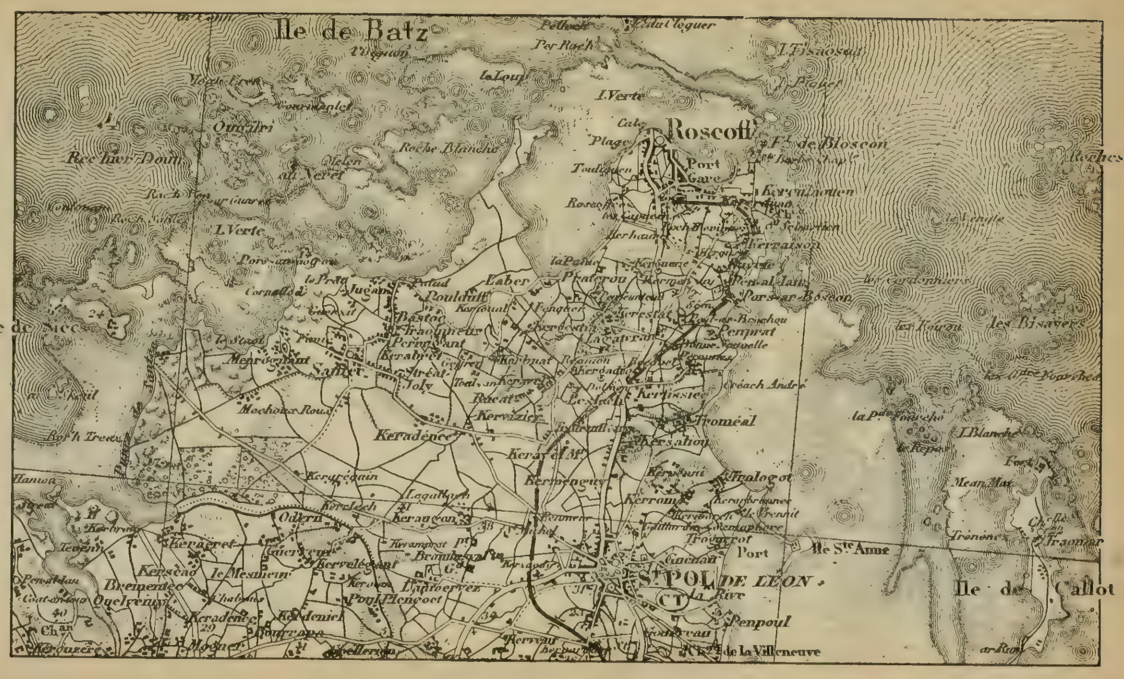
Roscoff. Décembre.

En débarquant du train à Saint-Pol ce matin, j'ai couru à Pempoul, sans même prendre le temps de contempler une fois encore l'admirable tour du Creisker, un des rares monuments qu'on ne se lasse pas de revoir. Entre les champs de choux-fleurs et d'artichauts qui bordent le chemin, on est vite parvenu au havre servant de port à Saint-Pol-de-Léon. Hélas ! je n'avais pas songé à demander l'heure de la marée et me voici en présence d'une immense grève de sable mouillé

(1) Consulter pour ce chapitre la carte de l'Etat-major, feuille de Lannion S.-O.

où sont échouées de rares chaloupes. De vieilles maisons de granit bordent ce port de Pempoul, qu'une jetée naturelle ou *sillon*, reliant à la côte l'îlot rocheux de Sainte-Anne, abrite contre les vents du large. Impossible d'avoir une embarcation à flot avant 2 ou 3 heures de l'après-midi pour atteindre l'île de Callot dont j'aperçois, en face, la longue côte surmontée d'une chapelle s'estompant dans la brume.

Il faut modifier mon itinéraire et gagner l'île de Siec. La mer basse, défavorable ici, sera favorable là-bas. Et je remonte vers Saint-Pol-de-Léon, bien payé de ma déconvenue par la vue du svelte Creisker, des tours de la cathédrale, des flèches ajourées d'autres églises, car cette capitale du pays de Léon, dressée sur une calotte de pierre dominant de 50 mètres le rivage, est une petite Rome, une réduction de l'Isle sonnante de Rabelais. Sur la route, une jolie source s'écoule de la cour d'un vieux manoir et remplit un bassin de son eau claire. Puis c'est la chapelle du cimetière, les ossuaires qui entourent la nécropole, et alors commencent les rues mornes de l'ancienne ville épiscopale, bordées de maisons basses et sans caractère. A peine, de temps à autre, quelque porte de granit sobrement ornée. Les anciens Léonnais n'ont embelli leur ville que par


Ile de Batz
Roscoff
Port
Gare
Plage
I. Verte
la Loup
Per Rach
Roche Blanche
L. Verte
F. de Bloscon
Kergunouen
les Bisayers
la Pointe
Laber
Pouldu
Bastec
Perinpant
Kerabret
Santec
Joly
Kervizic
Keradénec
Mechoux Rous
Kerarel
Kermenguy
Kerrom
Oderu
Kerangon
Keraéquin
Kerscao
Breinerdec
Quelrenn
Keradenec
Kerdenich
Poul Plencoet
St. POL DE LÉON
C T
la Rive
Penpoul
Port
Ile Ste Anne
Ile de Callot
Ile de Siec
Penpral
Troméal
Kersahou
Kerisiec
Trologot
Mean Mar
I. Blanche
Ch. de la Villeneuve

les églises, mais elles sont des merveilles. Partout ailleurs qu'aux côtés du Creisker la cathédrale serait célèbre ; ses deux flèches forment avec celle du Creisker, autre broderie de pierre, un incomparable ensemble. Cette ancienne église métropolitaine du diocèse de Léon, le plus ancien des édifices religieux de la contrée, a été édifiée entièrement au Moyen Age et doit à la rapidité de sa construction une unité de style qui la rend particulièrement précieuse. L'intérieur n'est pas moins intéressant que l'extérieur, les tombeaux des évêques, les stalles, des enfeus et autres détails d'art arrêtent longtemps le visiteur.

L'ancien palais épiscopal est devenu l'hôtel de ville ; son jardin sert de promenade publique. La ville doit tout à ces monuments d'autrefois, car elle est bien humble. Des 8 000 habitants de la commune, moins de 4 000 habitent dans la vieille cité [1]. Le reste est réparti sur un vaste territoire. Pas d'industrie, mais un des hameaux, le Stang, possède une usine à teiller le lin. Plusieurs maisons se livrent à l'expédition des légumes : artichauts, choux-fleurs, aulx,

(1) Population de la commune de Saint-Pol-de-Léon, 8 140 habitants en 1906, dont 3 353 de population municipale agglomérée.

échalotes, ognons et pommes de terre. Saint-Pol est le principal centre de répartition pour ces produits du sol. Les roches de la contrée sont exploitées pour leur feldspath.

Autour de la cathédrale, la ville a encore quelque allure ; les faubourgs, presque sordides, aboutissent dans une campagne singulière. Ce sont toujours les épais murets de pierre sèche couverts de terre, sur lesquels croissent des ajoncs, maigres et chétifs. De loin leur horizontalité donne une impression presque désagréable. Ces murets rébarbatifs encadrent des enclos consacrés uniquement à la culture des primeurs : artichauts et choux-fleurs en cette saison. Les choux-fleurs sont hauts sur pied, leur feuillage élancé monte, raide, au-dessus de tiges énormes. Les artichauts sont moins rogues, leur feuillage lancéolé a des reflets bleus ; ils dressent d'un air bon enfant leurs grosses boules savoureuses et semblent les tendre au passant, tandis que le chou-fleur enferme jalousement en ses feuilles la monstrueuse et succulente efflorescence d'une blancheur lactée. Dans les champs, des paysans coiffés, qui de bérets, qui de singulières toques noires ornées de bandes bleues pouvant se rabattre sur la nuque, fouillent les cultures. D'un coup de couteau ils tranchent la tige, le chou-

fleur est aussitôt porté sur des charrettes et, pour éviter les dégâts de la pluie et du soleil, posé le trognon en l'air. A voir se croiser incessamment sur le chemin les voitures chargées de ce feuillage pâle, on ne se douterait guère que ce sont là ces beaux légumes dont la masse de neige sera d'un si bel effet sur le carreau des halles. Les artichauts, les choux-fleurs, les ognons, voilà ce qui fait sinon la beauté, du moins la fortune de cette presqu'île de Roscoff, baignée par l'humidité constante du gulf-stream. Quand ailleurs l'hiver a tout dévasté dans les jardins, c'est ici le moment de la récolte. Au printemps, les gens de Roscoff, ayant achevé la cueillette chez eux, iront, en attendant les autres légumes, acheter en gros ceux d'Angers, dont ils ont presque monopolisé le commerce[1].

Il y a donc ici, sur toute la côte, mais surtout entre l'embouchure de la rivière de Morlaix et la région de Plouescat, une des zones rurales les plus intéressantes de notre pays. Favorisé par la douceur extrême d'un climat chargé de vapeurs, le paysan obtient des récoltes qui sembleraient être le monopole des régions proven-

---

(1) Voir encore, sur ce curieux exode annuel des maraîchers de Roscoff, la 2e série du *Voyage en France*.

çales soumises à l'irrigation. Le terroir, principalement autour de Saint-Pol-de-Léon et de Roscoff, n'est qu'un immense jardin maraîcher, qui alimente Paris, les grandes villes de Bretagne et de Normandie, — et l'Angleterre au moins par un de ses légumes, l'ognon.

Pour celui-ci, le pays de Léon supporte avantageusement la lutte avec l'Agenais, qui, par Bordeaux, expédie lui aussi en Angleterre des quantités énormes d'ognons. Mais tandis que dans le Sud-Ouest le commerce a lieu par l'intermédiaire de grosses maisons de commission, les Roscovites font leurs affaires eux-mêmes. Groupés par petites associations disposant de capitaux fort modestes, ils réunissent le produit de leurs champs à ceux de leurs voisins et vont en Angleterre apporter eux-mêmes ces légumes ; ils savent chercher de nouveaux débouchés et les accroître. Il y a là une intelligence du commerce vraiment admirable [1].

---

(1) Ce commerce a été révélé au public par le naufrage du vapeur *Hilda* qui ramenait d'Angleterre de nombreux commerçants en ognons ; ceux-ci périrent dans la catastrophe qui a attiré l'attention sur ce riche terroir agricole. Une enquête faite à ce sujet pour le *Temps* par M. André Delombre, mon jeune compagnon de voyage au début du *Voyage en France*, a fourni, à cet égard, de fort intéressants détails, dont j'ai tiré quelques chiffres au chapitre suivant.

Le terrain qui fournit cette richesse est en lui-même médiocre. Sable de dunes, sol granitique naturellement infertile, n'auraient pu donner de telles richesses sans la mer infatigable qui élabore sans relâche les amendements et les engrais. Amendements par le *trez* que l'on appelle tangue à Morlaix, sable calcaire d'une grande finesse, renfermant 45 à 65 °/ₒ de carbonate de chaux et un peu d'azote, c'est-à-dire des éléments qui font défaut dans les sols granitiques. Tout autour de la pointe de Roscoff, vers l'île minuscule de Tizaozon, que des laisses de basse mer relient à l'île de Batz, le trez abonde. Il y en a bien davantage autour de l'île de Siec, et l'on en trouve dans la plupart des anses, jusqu'à hauteur de Plouescat.

Un autre amendement plus riche encore, le *maërl* ou merle, s'extrait à l'aide de dragues dans la baie où débouche la rivière de Morlaix. Mais il est rare, car ces amas de coraux et de coquilles se reforment trop lentement. Le maërl a 55 à 70 °/ₒ de carbonate de chaux et 5 °/ₒ d'azote. Si l'on en trouvait en quantité suffisante, il rendrait inutiles les autres produits marins.

Quant à l'engrais, il est constitué par les goémons : goémons de rive formant de véritables bancs que les riverains ont seuls le droit d'ex-

ploiter, goémons d'épaves rejetés par les flots et que tout le monde peut recueillir.

Amendements et engrais ont amené la fortune de Roscoff en permettant de faire produire abondamment un sol qui semblait condamné à ne porter que des ajoncs et des bruyères, ou à se couvrir de dunes.

La pauvreté naturelle du terrain n'était pas le seul obstacle à la production agricole. Les vents marins ont dans ces parages une extrême violence ; ils empêchent la croissance du pommier, dont ils brûlent les fleurs ; ils ensableraient les jeunes plantes ou les corroderaient par le sel dont ils sont chargés. C'est pour préserver ses récoltes que le cultivateur a créé tout autour de son champ ces murets de pierre sèche revêtus de terre, sur laquelle il sème de l'ajonc.

Dans ce cadre, correspondant à la haie de cyprès du jardin provençal, les plantes sont abritées des rafales et des embruns. Mais comme cela donne un air lugubre à la campagne ! A distance on ne voit que les ajoncs formant, par la perspective, un tapis grisâtre.

C'est fête aujourd'hui ; cependant, la plupart des cultivateurs sont dans leurs champs. Ceux qui ont pu se dérober au travail viennent à la ville, les hommes, très farauds dans leur gilet et

leur pantalon noir, dont la teinte est relevée par une ceinture bleue ; les femmes, banales, vêtues de noir, avec des coiffes assez laides formant des cornes de chaque côté. Un fichu noir et blanc, parfois une jupe bleue, tranchent sur le noir monotone et morose.

La route s'en va, boueuse, défoncée par l'incessant charroi des primeurs et des chargements de varech venus des plages de Siec. De chaque côté, toujours des champs de légumes, mais à mesure qu'on avance, les ajoncs prennent la place ; le sol ici est d'un sable très fin, très profond, se relevant peu à peu en dunes sur lesquelles on a tenté des plantations de pins qui ont peu réussi, car les arbres sont bien maigres et jaunes. Ce sable calcaire, gras et riche, c'est le *merle* ou maërl ; excellent comme amendement, il est mauvais sans doute pour les résineux. Il y a en trop ici ce qui manque au granit voisin et à la Sologne, le calcaire. Ces sables, en apparence infertiles, suffiraient à transformer toute la surface des landes bretonnes. Les frais de transport interdisaient de songer à les amener au loin avant la création du réseau de voies ferrées secondaires.

Une petite rivière, l'Horn ou Kérellec, a tracé

un vallon profond dans la presqu'île et s'élargit en un bref estuaire. La route l'abandonne près du village d'Odern, au nom scandinave, traverse de petites dunes et finit sur la grève de Siec, en vue de l'île. Le détroit, à sec en ce moment, est une couche unie de sable fin et blanc, si résistante que les roues des voitures y tracent à peine un sillon léger. Cette grève s'étend à près de 1 000 mètres dans le golfe bien dessiné de Siec.

L'île surgit de ce blanc tapis, rocheuse et verte. Des cultures, des pâturages, un coin de falaise éboulée où des tamaris ont crû, une ferme et, au centre, une haute construction attirent d'abord le regard. De la plage, douce au pied, on monte sur une grève de galets pour gagner l'unique chemin de l'île, juste assez large pour laisser passer une charrette. Au-dessus de cette entrée de Siec, au pied de blocs de rochers entassés en désordre sur un mamelon, deux ou trois misérables fermes grises, recouvertes de chaume, représentent l'élément rural. Cette pointe orientale de l'île est seule cultivée. Des primeurs, des blés qui pointent, des champs de trèfle, ceints des éternels murets, regardent l'Océan. Du haut des rochers toute l'île se découvre, et l'on jouit d'un coup d'œil

étendu sur les récifs noirs et déchiquetés qui séparent Siec de l'île de Batz, dont le phare et l'église dominent les flots.

La grande et haute bâtisse carrée du centre est une villa entourée de tamaris; ce sont, avec deux ou trois sureaux et de grandes mauves arborescentes, les géants végétaux de l'île. Plus loin s'étend une vaste usine ; aujourd'hui abandonnée, elle fut un moment source de prospérité. C'était une confiserie de sardines et une fabrique de conserves. Construits sur de grandes proportions, ses bâtiments de granit enserrent une cour herbeuse. Aujourd'hui tout est mort, cependant Siec est restée un port de pêche pour la sardine ; la mer voisine est, avec la baie de Lannion, la seule partie de la Manche où ce poisson soit poursuivi.

Les pêcheurs de Roscoff viennent même se mêler à ceux de Siec et les mareyeurs qui salent et pressent la sardine s'y rendent pendant la saison et établissent une sorte de marché.

Auprès de l'usine, l'île se relève jusqu'à sa pointe occidentale. Là fut jadis une des innombrables batteries qui gardaient les moindres promontoires contre l'ennemi. Il en reste un mur circulaire de gros blocs de granit, regardant la

côte hérissée d'écueils qui se prolonge jusqu'à l'anse de Goulven, aux terres basses. A droite, la batterie s'appuie à un énorme môle naturel formé de blocs formidables. Cette ligne de rochers s'infléchit ensuite, abritant une petite baie où l'eau est calme, tandis qu'au delà déferlent et s'élancent en fusée des lames furieuses. Jusqu'à l'île de Batz, ce ne sont que rocs terribles auxquels la mer donne l'assaut.

De la batterie, l'île, dont les cultures sont masquées, offre une apparence sauvage, avec les blocs de granit qui percent la maigre couche de terre végétale, ses abords hérissés de roches et son immense grève où s'agite toute une population qui va arracher les longs rubans de goémon amenés par le flot montant.

Près de la défense abandonnée, le port, protégé par une petite cale de débarquement, est une plage en pente, d'un sable doux, sur laquelle une vingtaine de chaloupes ont été tirées. Des maisons de pêcheurs, misérables avec leur sol de terre battue et leur unique pièce enfumée, entourent les bâtiments déserts de l'usine; sur le bord de la grève, sèche le goémon destiné aux pauvres foyers ; des tas d'ajoncs, voire un amas de fagots, indiquent l'existence de familles plus fortunées.

Le village est désert, seul un grand-père berçant un bébé sur ses bras en chantant une vieille chanson bretonne et un vol de pinsons mettent de la vie dans ce hameau morose. Cependant la population n'est point au large, puisque les bateaux sont sur la grève et les filets pendus au mur. Mais dans les roches découvertes s'agitent des hommes, des femmes et des enfants. Armés de râteaux aux longues dents de bois très recourbées, ils attirent le varech sur la rive, le mettent sur des brouettes et, en évitant les rochers, conduisent leur récolte en arrière de la laisse de mer haute. Il règne là une activité de fourmis : la mer monte et il faut se hâter. Toute l'immense grève est remplie de récolteurs de goémon. Des voitures viennent jusqu'au flot, des hommes s'avancent dans l'eau, fort loin, parfois jusqu'à mi-ceinture pour arracher au flot les paquets d'algues. Sur cette vaste plaine miroitante, les attelages et les voitures ont un aspect fantastique, on dirait d'ombres tremblotantes, cela rappelle les mirages des chotts dans le Sahara oranais. Mais ici la vision paraît plutôt sinistre, rêve breton éclos dans la brume. Ces fantômes sombres s'agitant au sein de la lame pour saisir au passage les épaves des prairies marines, c'est en raccourci toute l'existence dure et sans soleil

de ces pauvres gens dont les misérables chaumières font éprouver un frisson.

Un nuage est passé sur l'île, laissant tomber au passage une pluie fine qui embrume bientôt le paysage tout à l'heure large et profond. Et cette terre si triste s'attriste encore. Je la quitte cependant à regret, à cause des sensations qu'elle fait naître.

En quelques minutes la grève, où la mer montera bientôt, est traversée. Voici la côte, faite d'un sable blanc qui n'a pu former de dunes bien hautes. Le cultivateur s'en est emparé, il a aplani le sol ; l'entourant de ses éternels talus, il a enclos ainsi des champs d'artichauts et de choux-fleurs. La transformation est toute récente, car la carte de l'État-major indique un vaste espace de dunes. Bientôt tout le sol sera métamorphosé en jardins.

Ces carrés, jalousement fermés, sont un de mes étonnements. Si jamais culture fut œuvre de progrès et indice de modification profonde dans des mœurs séculaires, c'est bien celle des primeurs à Roscoff. Il semblait qu'elle eût dû emporter les vieilles coutumes et, par la valeur donnée au terrain, amener un abandon de ce système de talus qui couvrent peut-être plus du

vingtième des terres cultivées de la Bretagne. Il n'en a rien été, même ici où le terrain vaut cher, où le bétail est rare, où, par conséquent, il n'y a pas besoin d'obstacles pour tenir les animaux à distance, on a procédé comme faisaient les aïeux il y a des siècles. Il est vrai que l'on abrite ainsi les plantes contre le vent de mer. Des lignes étroites et serrées de tamaris rempliraient le même office et réduiraient la part trop large prise par les talus.

Pour gagner Roscoff par la ligne la plus courte, un sentier court vers Santec au milieu des champs, à chaque instant on doit franchir les talus au moyen de degrés de granit. Il en est de même à travers toutes les cultures gagnées sur les dunes, jusqu'au village de Menrognant. A certains indices on devine que ce hameau est devenu prospère, mais les maisons sont restées incommodes et malsaines et les rues d'indescriptibles cloaques. Dans cette pourriture vit une population dont la culture des primeurs aurait dû cependant modifier les habitudes, grâce à la richesse apportée et aux relations avec une humanité moins primitive.

Le village domine une vaste grève de sable et de rochers couverts de varech. Sur le plateau,

d'un vert foncé, des roches sèches se dressent, l'une d'elles a un peu de verdure au sommet. Comme tant d'autres écueils gazonnés de ces parages, elle a pris le nom d'île Verte. Au delà, des récifs s'étendent à perte de vue ; entre eux apparaissent les deux mâts et le bordage d'un navire qui est venu se perdre.

Après Menrognant voici le village de Santec, signalé de loin par la haute flèche de granit d'une belle église moderne de style ogival, puis le chemin se poursuit, boueux, entre une rangée sans fin de maisons basses, bâties au-devant de cours où le fumier laisse écouler des purins immondes, verdissants, dans lesquels bêtes et gens pataugent. Ceux-ci ont de gros sabots remplis de paille qui leur permettent de circuler dans ces boues du chemin et les immondices des cours. Mais le promeneur, contenu ainsi par les maisons et les talus des champs dans la fosse qui s'appelle le « chemin » reliant entre eux Santec, Perengant, Trachmeur et Palud, ne peut se défendre, il arrive souillé et écœuré dans les dunes gazonnées de Poulduff et aborde sans crainte les sables mouillés et les ruisseaux marins de l'anse de Roscoff, immense grève que l'on traverse ainsi à mer basse. Sables et ruisseaux marins sont propres; leur forte senteur

saline fait oublier les désagréables émanations des habitations de maraîchers bretons.

Enfin, voici Roscoff, faisant face à l'île de Batz, si gaie de loin avec ses maisons blanches et roses et sa douce verdure.

IV

ROSCOFF ET L'ILE DE BATZ [1]

Roscoff. — Accroissement de la ville. — L'église et les ossuaires. — Les ognons roscovites en Angleterre. — Le laboratoire. — Commerce des primeurs. — Le port. — Traversée pour l'île de Batz. — L'île vers 1852. — Le chenal de Batz. — La légende de saint Pol. — Le village de Batz. — Du haut du phare. — Goalès. — Retour sur le continent.

Kéroulaouen-en-Roscoff. Décembre.

Moins populeuse que Saint-Pol-de-Léon, capitale administrative de cet intéressant terroir, la ville de Roscoff [2] est autrement vivante grâce à son petit port de pêche, aux relations avec l'île de Batz, aux bains de mer et surtout à l'important commerce de primeurs qui a nécessité la création d'un embranchement des chemins de fer de l'Ouest. Elle s'accroît d'ailleurs beaucoup : en

(1) Carte d'État-major, feuille de Lannion S.-O.

(2) 5 054 habitants dans la commune, dont 1 984 agglomérés.

trente ans sa population s'est augmentée de plus de 500 âmes. Des constructions nouvelles, des villas nombreuses enveloppent le petit bourg, demeuré si pittoresque avec ses maisons à frontons et à lucarnes.

L'église, dite Notre-Dame de Croaz-Baz, est un intéressant édifice de la fin du seizième siècle, surmonté d'un clocher à dôme d'un grand effet dans le paysage. Deux ossuaires, œuvres curieuses de la Renaissance, en précèdent l'entrée. C'est l'unique monument de Roscoff, avec un figuier gigantesque méritant bien cette épithète par la véritable charpente de bois ou de maçonnerie qui soutient ses branches vénérables et en fait une voûte de verdure couvrant une surface de 2 ares. Cet arbre, plus que centenaire et dont la production de fruits est abondante, dit la douceur extrême du climat.

Sous l'antique chapelle Sainte-Barbe qui offre un bel observatoire sur la mer est l'intéressant laboratoire de zoologie marine de l'Université de Paris fondé par M. de Lacaze-Duthiers. Près de là sont des viviers pour conserver les langoustes et les homards pêchés en quantité sur ces côtes rocheuses ou apportés des mers d'Espagne. La faune est fort variée dans ces parages ; l'on n'y pêche pas le poisson en aussi grande quan-



Berger-Levrault et Cie sc.

tité que sur les côtes finistériennes de l'Atlantique [1].

Le port est cependant animé, grâce au commerce des primeurs, fort ancien puisque Cambry, en 1794, signalait que l'on envoyait chaque jour dix à douze charretées à Brest, sans compter les charges dirigées sur Morlaix, Landivisiau, Lesneven et Landerneau. Il disait avoir vu souvent « dans les marchés de Lorient et de Quimperlé, une concurrence établie entre les jardiniers du pays et les maraîchers de Roscoff, qui, malgré le long voyage qu'ils avaient fait et les frais du retour, donnaient au même prix, et même à meilleur marché, leurs denrées ». La terre, disait Cambry, produit une incroyable quantité de légumes de toute espèce, qui naissent en plein champ : ognons, choux, navets, panais, choux-fleurs, asperges, artichauts.

Le côté le plus intéressant du commerce roscovite est la vente des ognons en Angleterre, organisée par les paysans avec un sens des affaires vraiment curieux. Les cultivateurs s'associent dans ce but en *compagnies* de quatre à

---

(1) Valeur de la pêche en 1906 pour Pempoul, Roscoff et l'île de Siec : 238 016 francs.

dix participants dont le siège social est ordinairement un cabaret, le tenancier étant une sorte d'intermédiaire entre les producteurs et les armateurs qui auront à effectuer les transports. Les préparatifs durent de la fin de juin au 15 juillet, époque à laquelle commence l'arrachage des bulbes. Celles-ci sont mises en sacs de 50 à 75 kilos environ, chargées sur charrettes et apportées à Roscoff dont le port est choisi pour l'expédition. Grâce à ce légume et aux produits similaires, Roscoff jouit d'une situation bien rare parmi les ports français : les exportations dépassent de beaucoup les importations, les premières sont presque septuples des secondes. En 1906, 228 bateaux sont entrés, apportant seulement 2 422 tonnes de marchandises, tandis que les 226 navires sortis ont emporté 15 700 tonnes, uniquement de légumes.

Aussi le port de Roscoff devient-il insuffisant pour les navires qui s'y pressent, les quais ne peuvent suffire aux centaines de charrettes que l'on y rencontre à la fois. On a vu jusqu'à cinquante bâtiments dans le port, alors que six seulement peuvent approcher du quai. Cela cause un embarras d'autant plus grand que les ognons subissent à bord ou sur le quai un nouveau triage.

Les « compagnies » se sont tacitement partagé les îles Britanniques, chacune d'elles a sa ville ou son quartier de grande ville où elle possède un magasin pour la mise en bottes. Les Roscovites s'en vont dans la ville, les faubourgs, même en des villages lointains pour offrir leur marchandise. Chaque soir, retour au magasin pour préparer de nouvelles bottes et pour le repos. Cette existence se prolonge jusqu'en décembre. Alors, ayant la poche garnie d'or anglais, les Roscovites rentrent par les paquebots, car depuis longtemps les voiliers qui portèrent les ognons sont revenus en Bretagne.

Quand, en 1905, après la catastrophe du *Hilda*, M. André Delombre vint étudier cet intéressant commerce, Roscoff avait envoyé 8 000 kilos d'ognons; le chiffre s'est bien accru depuis lors. Le prix aux 100 kilos était de 7 francs à 7f50 à Roscoff; en Angleterre, le prix de vente fut de 18 à 20 francs. Même avec les frais d'intermédiaire, de fret, de camionnage, etc., le bénéfice était fort rémunérateur.

Dans ce « tour d'Angleterre », les Roscovites font montre de qualités d'économie et d'endurance qui les rendent rivaux des Auvergnats et de ces Barcelonnettes qui vont faire fortune au

Mexique[1]. Ils vivent de soupe et de bœuf, couchent sur la paille ou sur des matelas de balles d'avoine. Grâce à ces habitudes régulières, ils peuvent donner beaucoup de développement à leurs affaires, les *campagnes* renouvellent plusieurs fois leur stock d'ognons pendant la saison.

Les autres légumes, ne supportant pas le transport par voiliers et les séjours en magasins, sont plutôt dirigés sur l'intérieur et Paris. La petite zone comprise entre Roscoff, Plouescat et Saint-Pol-de-Léon expédie par chemin de fer près de 35 000 tonnes chaque année.

Avant la Révolution, Roscoff avait un autre commerce : c'était l'entrepôt de la graine de lin apportée de Riga, de Lubeck, de Dantzig et de Poméranie; dans les fortes années, on évaluait ce trafic à 500 000 livres. Dix navires faisaient le transport. Bien plus nombreux, cent barques ou petits bâtiments se livraient à la contrebande en Angleterre.

Le port, auquel sont attachées une trentaine de barques de pêche, occupe la petite anse autour de laquelle la ville est bâtie; une jetée à l'ouest, une cale de débarquement pour le poisson ap-

---

(1) Voir 10e série du *Voyage en France.*

puyée à une ligne de rochers à l'est, abritent ce bassin qui assèche complètement à mer basse, les navires doivent échouer sur un fond de sable vaseux (1).

Ce n'est point au port que l'on embarque pour se rendre à l'île de Batz, qui apparaît au delà d'un détroit large d'une demi-lieue, encombré de roches sans nombre, étranges de couleur et de forme. L'embarcadère est à la pointe où finit la ville, près de l'église.

Il y aurait un livre bien amusant à écrire. Ce serait de reproduire simplement les récits des voyageurs d'il y a un demi-siècle à peine sur notre pays et de les reproduire sans réflexion, avec les prophéties sur le manque d'avenir d'un coin de terre ou les lamentations sur l'invincible routine. On arriverait à des résultats exquis pour un humoriste.

J'ai déjà signalé, à propos de Saint-Nazaire (2), une de ces descriptions navrantes auxquelles il a suffi de quelques années pour donner un caractère d'antiquité lointaine. Voici maintenant ce que disait de l'île de Batz, aux environs de 1852,

---

(1) Mouvement du port de Roscoff en 1907 : entrées, 311 navires, 13 900 tonneaux ; sorties, 281 navires, 13 955 tonneaux.

(2) Voir, dans la 4e serie du *Voyage en France*, le chapitre sur l'île Dumet, page 216.

un écrivain qui signait du pseudonyme romantique de « Verusmor » :

« L'île de Bas (*sic*), située dans la Manche, sur la côte septentrionale du département du Finistère, a une lieue de longueur et à peu près la moitié de largeur. Une terre sablonneuse, aride, pierreuse ; une végétation pauvre et toujours flétrie ; pas d'arbres ; des fougères, des mousses, de maigres pâturages nourrissant à peine les bestiaux qui les paissent : voilà le sol et les productions de Bas. Une surface découverte, inégale, mais dont le point le plus élevé n'atteint pas 60 pieds au-dessus des flots ; de tous côtés, des rochers pour rivages, et des vagues mugissantes, impétueuses, qui se brisent à leur pied : voilà sa configuration. Un village, deux hameaux, de pauvres champs, six à sept cents personnes : voilà sa statistique. Des hommes au teint hâve, à la physionomie sauvage, à l'accoutrement grotesque, et qui sont tous marins ; des femmes basanées, à jupon court, à coiffure bizarre, qui travaillent péniblement la terre ou pêchent avec de longs râteaux le goémon que le flux apporte sur la côte, si elles ne ramassent pas, pour se nourrir, des lépas parmi les cailloux ; des gens ignorants, ne sachant pas lire, sans idée des arts les plus

simples : tels sont ses malheureux habitants. Leur industrie, qui est très bornée, leur travail, leurs fatigues de la nuit et du jour suffisent à peine à leur subsistance.

« C'est au sein de cette âpre nature qu'il faut chercher l'homme approchant de l'état primitif de la société. Les Basois forment une tribu qui vit comme en famille. Leurs mœurs sont austères et empreintes de la sévérité du climat. Tout à leur travail, ils vivent sans ambition, sans brigue, sans procès et presque sans haine. Les jeux, le chant, la danse, sont pour eux des amusements inconnus. Le manque général d'imagination rend leurs idées d'une simplicité remarquable ; mais, pour ne pas s'étendre au delà des bornes de leur solitude, elles n'en sont pas moins justes sur ce qui touche à leurs intérêts (1). »

Supposons maintenant que nous connaissions l'île par ce tableau ; évidemment il nous viendra à l'idée d'aller visiter cette terre farouche. La déception sera rapide. Non que la description

(1) *France maritime*, de Gréhan (2e volume). Cet ouvrage s'est d'ailleurs inspiré du livre classique de Cambry, qui a fourni la matiere de la plupart des écrits sur la Bretagne. Voulant éviter ces sentiers battus et voir de nos propres yeux, nous n'avons consulté Cambry que pour comparer, à cent ans de distance, l'aspect du pays. (*Note de l'auteur.*)

ne soit encore exacte ; si le style a vieilli, l'aspect général des choses s'est maintenu. Mais en une nuit le chemin de fer vous transporte à Morlaix, on change de train.; quelques minutes après, on aperçoit cette adorable flèche de Saint-Pol-de-Léon qui a nom « le Creisker », puis l'on descend à Roscoff, au milieu de la foule des baigneurs venus de la rue Saint-Denis ou des Batignolles ; on voit charger dans les wagons, par des Bretons bretonnants, les choux-fleurs et les ognons à destination des halles. A peine est-on sur le port qu'une nuée de bateliers vous sollicitent pour vous conduire à Batz. Le prix ordinaire est de cinq sous la traversée. Ce n'est pas cher pour aller dans « une âpre nature chercher l'homme approchant de l'état primitif de la société ».

Le facteur de Batz (un facteur authentique, portant des lettres, ombre de Verusmor !) va embarquer ; il est en même temps passeur, son canot est à l'extrémité de Roscoff ; nous partons avec lui sur ce chenal où les courants sont violents et les écueils sans nombre. C'est un des plus étranges paysages marins de nos côtes, ce détroit de Batz. Devant nous l'île s'étend, légèrement mamelonnée, son village central décrivant un arc de cercle autour d'une petite rade et étageant ses maisons blanches entre le phare et

l'enceinte carrée d'un fort sans valeur aujourd'hui. L'île n'a rien de l'aspect farouche que nous attendions : n'étaient les récifs hargneux surgissant partout, ce serait plutôt riant. Il est vrai que la Manche est calme et le soleil jette à flots ses rayons.

La mer baisse, le courant de jusant est violent; de roc en roc, évitant l'île Verte, mince îlot auquel d'autres écueils font cortège, puis le Loup, Per Roc'h, Pelloch, Malvoch, nous atteignons non le port, mais la pointe du Ru, dans la partie orientale de l'île.

Un chemin montueux conduit à l'église, édifice sans caractère, surtout pour qui vient de Saint-Pol où les monuments sont des merveilles, mais elle n'en est pas moins un des sanctuaires les plus vénérés de la Bretagne. Lorsque saint Pol, le thaumaturge anglais, s'en vint à pied sur la mer, de la Grande-Bretagne en Armorique, il choisit Batz pour point de débarquement. Dès son arrivée, il y fit des miracles surprenants : d'un seul coup de bâton sur les reins des malades et des infirmes, il guérissait toutes les maladies. Il y avait en Angleterre une cloche d'argent fameuse, le comte Guitur, gouverneur de Batz, la convoitait depuis longtemps, Pol la fit avaler

par un hareng qui la rejeta sur le rivage ; le saint la mit en branle ; au son de la cloche, les morts ressuscitaient, les tempêtes se calmaient, les courants du détroit se ralentissaient.

Ce ne fut pas tout : un dragon long de cent pieds ravageait l'île, mangeant bêtes et gens, Pol le défia, réussit à le lier avec son étole et à le jeter à la mer. Enfin pour donner de l'eau au couvent qu'il fonda, le thaumaturge frappa le sol de son bâton et fit jaillir une fontaine. Cette source qu'on voit encore, l'étole du saint conservée dans l'église, l'amas de rochers appelé *Toul ar sarpant* (le Trou du serpent) d'où le dragon fut jeté à la mer, sont toujours l'objet de la vénération publique.

Le village de Batz, en façade sur l'anse qu'une longue jetée transforme en port, couronne des coteaux nus et rocheux. Sauf quelques arbres dans les jardins et des tamaris dans les bas-fonds mouillés, pas une plante un peu haute. La julienne ou giroflée de Mahon y pousse à l'état sauvage, ses fleurettes roses égaient le revers des fossés.

Du bourg un chemin conduit à la pointe de l'ouest. Par une campagne accidentée, montant, descendant sans cesse, le sentier, bordé de murs

en pierre sèche, traverse de petits enclos cultivés, des prairies artificielles où paissent des chevaux et des vaches. Un autre sentier monte sur les flancs d'un mamelon, haut de 35 mètres, où se dresse le phare, un des plus puissants de Bretagne. Du sommet de la tour la vue est immense. L'île se détache tout entière sous les yeux, avec ses moindres accidents de terrain : petits vallons, champs d'orge et de pommes de terre, petits marais verdoyants où poussent, en bordure, des tamaris rabougris. En ce moment la mer est très basse ; si l'île n'a, à marée haute, que 4 kilomètres de longueur sur une largeur de 500 mètres à 2 kilomètres, elle semble triplée maintenant par les bancs de sable et les rochers émergés ; le chenal de Roscoff est réduit à un mince ruban vert. Au delà, dans un cercle prodigieusement étendu, voici, en mer, les Sept-Iles et les roches déchiquetées de Trégastel ; sur le continent, de vertes campagnes s'élevant jusqu'aux âpres croupes nues des monts d'Arrée.

Le panorama de la Manche est merveilleux. De larges estuaires frangent la côte ; les îles, les îlots, les récifs sont en telle multitude, qu'on se demande où finit le sol, où commence l'Océan. Les îlots ont toutes les formes : les uns sont des

rochers hardis, aux couleurs sombres, d'autres sont dorés, d'autres sont des bancs de sable, d'autres des nappes vertes de pâturages. A l'entrée de la rivière de Morlaix, le château du Taureau, assis sur son écueil, semble veiller sur le passage. Parmi tant d'îles, une seule est habitée, l'île de Callot.

Sur le continent, la mer pénètre partout en baies, entourant de vertes péninsules. Roscoff et Saint-Pol-de-Léon, les villes jumelles, couvrent l'une d'elles. Saint-Pol avec son antique cathédrale aux tours ciselées et son merveilleux Creisker ajouré est le joyau du paysage.

En descendant du phare, j'ai gagné la côte nord de l'île jusqu'au hameau de Goalès, second centre de la commune — peuplée de 1 177 habitants répartis sur 307 hectares [1]. Le village semble déserté, pas un homme, ils sont à la mer; pas un enfant, ils sont en classe : cette île, jadis peuplée d'illettrés, a deux écoles aujourd'hui. Les femmes seules restent, dans les champs, coupant l'herbe pour leur bétail, transportant la moisson. La femme est la grande ouvrière, sans aide elle cultive le sol. Elle doit labourer, semer,

[1] Ce chiffre s'est accru, il a atteint 1 340 habitants en 1906.

récolter, battre et vanner le blé. Pour engraisser son champ, elle va, fort avant dans la nuit, aux basses mers, récolter les varechs ; le jour, elle cueille, sur les rochers, les berniques, coquillages dont la chair sert à engraisser le porc. L'aspect général est misérable, les abords des maisons à Pors-Méloc et autour du réduit central, enceinte carrée sans valeur, sont sales. Le voisinage de Roscoff n'a pas encore amené le confort ; sous ce rapport, l'île est demeurée primitive. L'influence étrangère est enrayée chez les îliens, car ils ne se marient qu'entre eux, gardant jalousement la pureté de leur race.

Cependant le modernisme pénètre ; il y a même, à Batz, une auberge construite dans un archaïsme breton de fantaisie, comme on le trouve dans les cabarets « artistiques » de Montmartre. Amorce d'une station balnéaire.

La pointe orientale se recourbe jusqu'au Cleguer, autour d'une anse bordée par le hameau de Pen-Batz, partie la plus morne de l'île. Un sentier la relie au bourg où, pendant notre promenade, s'est produit un changement de décor. L'anse asséchée s'est remplie, la mer bat le pied des maisons et le village, tout à l'heure si monotone, s'égaie, rit, se mire dans l'eau frémissante. Je quitte Batz sous cette impression,

oubliant les hameaux gris, entourés de détritus de poissons et de coquillages, leurs murs et les clôtures de hautes pierres des champs plaqués par les galettes de fiente de vache qui, ici encore, servent de combustible. L'Océan est un aussi grand thaumaturge que saint Pol, il transforme en un instant les paysages !

> Et c'était en Léon et dans l'île de Batz,
> L'île des grands récifs et des sombres trépas...

a dit Brizeux.

V

MORLAIX ET SON ARCHIPEL (1)

Départ de Roscoff. — Le Caillou de l'Arche. — Iles de Vengle, des Cordonniers, des Foirous, les Grandes-Fourches, les Cochons-Noirs, la Vieille. — L'île de Callot, sa chapelle et son pardon. — L'île Verte. — La pêche des crustacés et des coquillages. — L'île de Sable. — L'île aux Dames. — L'île Sterec. — L'île Louët. — Le château du Taureau. — L'île Noire. — Locquénolé. — La rivière de Morlaix. — Morlaix et son viaduc. — Le commerce. — Les engrais marins (2).

A bord de l'*Hirondelle*. Décembre.

L'*Hirondelle* est un clipper de pêche, finement taillé, célèbre parmi les pêcheurs de Roscoff pour ses succès dans les régates de ces parages. Le patron consent à me prendre à bord et à me conduire à l'entrée de la rivière de Morlaix. Le petit navire est ancré à la cale neuve, près de la pointe de Bloscon ; un canot nous y conduit. En un clin d'œil le filet brun qui sèche au grand mât

(1) Pour les environs de Roscoff, voir la carte page 59.

(2) Carte de l'État-major : feuilles de Lannion S.-O., Morlaix N.-O.

est descendu, le gui est hissé, tendant la voile d'un roux ardent ; on met le foc et moins de deux minutes après notre arrivée, le fringant bateau s'incline au vent. Celui-ci souffle légèrement du nord, c'est la bonne brise pour gagner Locquénolé ; afin d'en avoir davantage et d'aller grand largue, une toile est tendue à bâbord avant, un long aviron servant de gui.

Avant de doubler la pointe de Bloscon, on a une dernière vue de ces parages accidentés. La tonalité générale est grise : gris les quais, les maisons, l'église de Roscoff ; gris les îles et les îlots sans nombre ; seule l'île de Batz donne une note plus douce. Sur le fond vert de ses champs et de ses pâturages s'enlèvent le blanc et le rose de ses habitations disposées en guirlande en vue du continent, la flèche grêle de son église et la haute tour blanche de son phare. L'île est charmante ainsi.

On sort de la petite rade de Roscoff entre des roches surmontées de tourelles pour passer à raser la pointe de Bloscon, amoncellement de rochers qui supportent un petit fort, aujourd'hui désarmé. Dominant la batterie du haut d'un autre entassement de blocs de granit, la petite chapelle Sainte-Barbe commande toute l'étendue de mer, de l'estuaire de Morlaix à la baie de l'île

de Siec. Chapelle et batterie sont défendues des érosions de la mer par un énorme rocher carré, formant musoir et que les marins appellent le « Caillou de l'Arche ».

Bloscon est doublé, Roscoff a disparu ; devant nous s'ouvre une vaste étendue de mer semée d'écueils; au fond bleuit une côte rectiligne surmontée d'édifices et dans laquelle s'ouvre un passage, débouché du Guer, rivière de Lannion. Les marins appellent ce pli de la côte le *goulet de Lannion.* Ces rivages lointains semblent flotter entre la mer et le ciel d'un bleu doux. Les antiques légendes bretonnes placent ici le séjour du roi Artus et des chevaliers de la Table ronde ; dans une des îles du rivage, l'île d'Aval, la fée Morgane attira le héros et le garda jalousement.

Partout des écueils autour de nous ; les plus lointains sont les Chaises de Primel, rochers bas, presque au ras de l'eau ; plus près, les roches Duon, sommets d'une traînée qui se continue jusqu'au fond de l'estuaire, îlots disposés régulièrement comme les maillons d'une chaîne. L'*Hirondelle* passe entre ces pointes hargneuses : le Vengle, les Cordonniers, les Foirous, les Grandes-Fourches, les Cochons-Noirs, la Vieille. Sur tous les points de la côte bretonne, les marins

ont presque toujours trouvé les mêmes noms pour ces dangers.

Si la mer, ainsi couverte de récifs, est presque sinistre, la côte est charmante. Le port de Pempoul est maintenant rempli, sa vaste arène de sable est devenue un bassin tranquille où courent les voiles rousses des barques de pêche. A l'entrée du port, l'île Sainte-Anne semble quelque monstre accroupi. Au fond, sur une pointe, entre deux estuaires, le riant village de Carantec étale ses maisons blanches autour d'une jolie flèche à triple balcon. Cette partie du Léonnais est fort aimable, les villas y sont nombreuses ; mes compagnons me montrent avec quelque orgueil celle du peintre Yan Dargent [1].

Pour entrer dans l'estuaire de Morlaix, nous devons doubler l'île de Callot. La pointe en est annoncée par un rocher surmonté d'une tourelle blanche s'effilant en un col qui lui a fait donner le surnom de *Bouteille*. Rangés tout autour de la plate-forme, une douzaine de cormorans se détachent en noir sur la tourelle soigneusement blanchie. Leur égrènement est régulier ; de loin,

---

[1] Cet artiste, mort en 1899, avait demandé que sa tête fût un jour détachée de son corps et placée dans le cercueil de sa femme. Ce désir, réalisé en 1907, a fait alors beaucoup de bruit dans la presse.

on pourrait croire à des motifs ornementaux destinés à signaler davantage l'écueil. Nous passons à toucher la Bouteille, sans qu'un seul des graves oiseaux daigne se déranger.

Voici l'île Verte, un des plus grands rochers de la traînée ; comme tant d'autres « îles vertes » de la région, ce nom lui vient d'une pelouse naturelle couvrant le plateau. L'île est absolument déserte, mais une légion de rats y a élu domicile, vivant des débris apportés par la mer. Elle fait face à l'île de Callot — prononcez *Calote,* — longue terre allongée qui fut sans doute jadis la pointe de la presqu'île de Carantec et que l'on peut atteindre à pied sec aux basses mers. L'île s'annonce par une petite anse sablonneuse couronnée par les talus d'un ancien fort, aujourd'hui abandonné. C'est la pointe du Trou de l'Enfer.

Nous longeons le rivage de Callot ; je voulais parcourir l'île à pied, mais elle est si étroite — de 50 à 400 mètres sur 2 kilomètres de longueur — que, du bord de l'*Hirondelle,* elle se déroule entièrement à nos yeux, amalgame de sables et de rochers, portant de petits plateaux couverts de cultures et de pâturages. Une chapelle, Notre-Dame, occupe le point culminant ;

l'édifice est insignifiant, mais possède une jolie flèche à jour, portant une galerie et accotée d'une fine tourelle. Autour des cultures encloses paissent des bestiaux. C'est d'une solitude absolue. Une seule fois dans l'année il y a du mouvement : en juin, au *pardon* de Callot. Alors les gens de Saint-Pol et de Carantec viennent en pèlerinage et manger de ces énormes et hideux crabes nommés araignées. Les marins appellent ce pardon la *Fête aux Araignées*. C'est un jour de profit pour les pêcheurs de l'île.

Callot possède dans ses deux hameaux Trou-ar-Vilar, près de la chapelle, et Toul-Morvan une petite et misérable colonie de pêcheurs de crabes, langoustes et homards. Tous ces parages sont d'ailleurs très riches en espèces animales, en coquillages surtout. Aux fortes marées, on pêche de grandes huîtres autour de l'île Verte. Dans les prairies marines alors mises à découvert et appelées herbiers, on trouve la praire et la coquille de Saint-Jacques ; les habitants de l'île et ceux du Dourdu ont un sens particulier pour reconnaître le gîte de ces bivalves aux petits jets d'eau qu'ils lancent. Sous les cailloux et les rochers on déloge avec le pic les ormeaux, superbes coquillages nacrés au rebord percé de trous, qui seraient recherchés pour leur éclat s'ils n'étaient

si abondants. Ils sont tenus pour un succulent régal dans toute la Bretagne, mais avant de les apprêter il faut battre longtemps ces mollusques pour les attendrir.

L'île de Callot passe rapidement devant nous, montrant ses grèves, ses roches, ses rares cultures, ses rustiques toits de chaume, quelque bétail. Près d'un promontoire, une énorme butte de granit semblable à un tumulus abrite une misérable ferme, grise et moussue, et une maison de pêcheurs. L'île s'achève en pointe basse bordant la passe aux Moutons.

Le chenal s'éloigne de l'île de Callot pour aller border la traînée des roches qui se prolongent jusqu'au château du Taureau. Ces récifs portent aussi le nom prétentieux d'îles. Voici l'île aux Dames, l'île de Sable, plus loin Sterec ; toutes sont des têtes de granit recouvertes d'une maigre verdure de fougères. Carantec — port principal de pêche dans la baie, devenu station balnéaire de plus en plus fréquentée — sur sa pointe, et la jolie presqu'île de Penquer simulent d'autres îles, en s'avançant hardiment sur le flot. Le chenal dévie encore ; il nous porte entre Penquer et un îlot de forme pyramidale terminée par une sorte d'obélisque. Sur un ressaut de rocher repose la

tour carrée, blanche, avec les angles de granit presque noirs, d'un phare qui éclaire le passage du Taureau. Près de la tour est la maison blanche des gardiens, coupée en écharpe par le tuyau qui porte à la citerne les eaux de pluie. Vu du large, ce rocher, appelé l'île Louët, est un bien morne séjour. De l'autre côté du chenal, le château du Taureau, solidement assis sur un écueil, présente ses remparts gris, percés d'embrasures basses, ses échauguettes, ses lourdes tours ; il semble riant auprès de la roche nue de l'île Louët. Mais dès qu'on a franchi le passage, celle-ci change d'aspect. Les gardiens du phare ont patiemment établi des terrasses au flanc de leur rocher ; des fleurs, de la verdure, un laurier, de grandes mauves entourant les constructions, ont suffi pour transformer l'îlot. Vue ainsi, sous cette face abritée des vents du nord, Louët est exquise ; elle fait un contraste extraordinaire avec la lourde maçonnerie de Vauban qui constitue le château du Taureau.

Au delà, sur le chenal oriental, un autre phare couvre l'île Noire. Tour carrée, très grise, reposant sur un rocher gris, ce séjour morose fait envier les heureux habitants de l'île Louët qui se sont fait un petit Éden sur ces mers orageuses. Ils le quittent souvent d'ailleurs, car ils

ont les clefs du fort déclassé du Taureau et y conduisent les touristes.

L'île Louët, le Taureau, l'île Noire et l'île Sterec sont les derniers îlots de la rade. Maintenant, entre les presqu'îles de Penquer et de Barnénès, en vue du petit port de Térénès, l'estuaire, complètement degagé, s'entr'ouvre, large et majestueux comme un très grand fleuve. A mer basse, ce doit être une vaste grève. Les côtes sont fort belles. Si la rive droite a beaucoup d'ajonc et de bruyère, la rive gauche est bordée de châteaux et de villas, de grands parcs aux arbres majestueux et de vertes pelouses. La pointe de Penquer, jadis si aride, est couverte d'un sombre manteau de pins.

Au fond, l'estuaire semble fermé. On aperçoit à peine deux ondulations de collines; entre elles s'ouvrent les vallons du Dourdu et de Morlaix. Au débouché du premier, quelques maisons de pêcheurs et des voiles rousses; à l'issue du second, de riantes maisons blanches surgissant de la verdure. Ces maisons sont la partie maritime, le « port » de Locquénolé; le bourg est plus haut, entre les grands arbres, sur les pentes de la colline.

Le vent n'a pas accès dans la rivière, fermée par la pointe de Locquénolé, l'*Hirondelle* ne



Carantec
Térénez
Barnénès
Kernéléhen
Rivr de Morlaix
le Front Chan
Landulet
Troguerot
Henvic
Locquénolé
Taulé
Ploujean
MORLAIX
St Martin des-Champs

pourra monter plus haut. Il nous faut descendre à terre et poursuivre à pied jusqu'à Morlaix.

Morlaix. Décembre.

Je ne regrette point ma course. Cette gorge profonde, rocheuse et boisée où la rivière de Morlaix, le Dossen, coule entre deux étroites berges de prairies, est d'un charme intime et pénétrant. Grands bois de charmes, de hêtres et de chênes couvrant le flanc de ravins mystérieux où murmurent des sources, roches couvertes de la lèpre jaune des lichens et du velours vert des mousses, châteaux masqués par les ombrages, tout contribue à faire de cette vallée une délicieuse promenade. Sur la route, des constructions neuves entourent une vieille église gothique aux hautes verrières et les bâtiments d'un antique monastère devenu trop petit, car les édifices s'étagent maintenant jusqu'à une autre chapelle, placée sous le vocable de Notre-Dame-de-la-Salette. C'est le couvent de Saint-François de Guburien. Naturellement il y a là une source miraculeuse et la pieuse maison a sa journée de pèlerinage.

Sur la rivière, pendant 6 kilomètres, les navires s'en vont à la file, mais le courant est

faible, il faut remorquer les petits à la corde, les gros à la vapeur. Au milieu de ces voiliers passe le steamer *Morlaix-Havre* qui fait chaque semaine le service entre les deux villes dont il porte le nom. Un autre vapeur relie Jersey à Morlaix. Les produits de Roscoff, les beurres, les engrais, le bétail, donnent au port de Morlaix une activité assez grande. A partir de l'écluse du bassin à flot alimenté par la rivière, ce ne sont plus qu'usines, chantiers et entrepôts. Il règne là une vie commerciale réelle.

Le principal établissement est la manufacture des tabacs, qui occupe de 700 à 800 femmes et une centaine d'hommes. Cette grande usine emploie chaque année près de 3 millions de kilos de tabacs. Une fabrique de savon et de bougie a également de l'importance.

Les bois du Nord et la houille à l'importation, les beurres à l'exportation sont les principaux articles du trafic. Mais le beurre tend à abandonner le marché de Morlaix, les maisons normandes parcourent les pays voisins et recueillent ce produit pour le transformer, surtout à Valognes, en beurre d'Isigny. Dans les derniers exercices, l'Angleterre et la Norvège, jadis clients importants pour Morlaix, n'ont fait aucun achat; les Antilles et le Brésil nous sont enlevés par les

États-Unis. Si des industriels bretons ne tentent pas de centraliser le commerce des beurres et de présenter cette denrée sous l'aspect flatteur que lui donnent les Normands, Morlaix perdra complètement le marché[1].

La ville proprement dite commence à l'amont du bassin à flot ; cette entrée est très belle, de hautes et monumentales maisons bordent les quais dominés par les arceaux superbes d'un viaduc donnant à Morlaix un caractère grandiose. Peu d'ouvrages d'art peuvent rivaliser de majesté avec cet édifice hardi sur lequel passent les chemins de fer de Brest et de Carhaix. Sa double rangée d'arcades, ses heureuses proportions, sa hauteur de 60 mètres au-dessus de la rivière, sa longueur (284 mètres), en font un des monuments les plus caractéristiques et les mieux réussis de notre époque. Les eaux de la rivière paraissent naître entre deux de ses piles, car les ruisseaux du Jarlot et du Queffleut, n'étant plus soutenus par la marée, sont de petits torrents et ont pu être recouverts pour faire place à une promenade et à l'hôtel de ville.

Sur les flancs des collines, au bord des deux

(1) Mouvement du port de Morlaix en 1907 : entrées, 277 navires jaugeant 340 047 tonneaux ; sorties, 324 navires, 34 622 tonneaux. Le commerce des beurres est évalué de 12 à 15 millions de francs.

ruisseaux non encore emprisonnés, s'étend la vieille ville, si amusante et pittoresque avec ses rues étroites, ses maisons en surplomb, à hauts pignons aigus, aux façades bien blanches entre leurs poutrelles brunies. Des escaliers, des rues montantes, d'étroites ruelles, des coins imprévus de Moyen Age apparaissent à chaque instant, animés par la rumeur incessante d'une population active : claquements de sabots sur le pavé, exercices de soldats sur une place, battements d'un lavoir au bord du Jarlot, où les laveuses, agenouillées de guingois au-dessus du ruisseau, doivent se pencher très bas pour mouiller leur linge. Quelques-unes ont placé des cuvelles dans le lit même ; elles s'y sont accroupies et peuvent ainsi rincer sans peine, d'autres ont allumé des feux sous de petites chaudières. On peut flâner de longues heures à travers Morlaix, de la Grand'Rue à la rue des Nobles, du port aux gorges des deux rivières, sans avoir conscience du temps. A chaque pas, un détail nouveau arrête le promeneur. Lorsque tombe la nuit, dans les vieilles rues, sous les encorbellements successifs des façades d'où pendent des enseignes, où se plaquent des ardoises, où se creusent des niches, où s'avancent des consoles, devant les petites fenêtres parfois garnies encore

d'un vieux vitrail serti de plomb, on croit vivre dans un rêve. Et l'on se frotte les yeux quand éclate trop brutalement l'anachronisme d'une devanture étincelante et des flots de lumière de quelque magasin bien moderne, installé dans les vieilles boutiques des contemporains de Duguesclin ou d'Anne de Bretagne.

Ces maisons sont les joyaux de Morlaix, l'aimable ville devrait les conserver soigneusement et ne pas les laisser remplacer par les bâtisses à quatre ou cinq étages. Les vieux quartiers, le viaduc, la rivière, certains détails de l'église Sainte-Melaine, méritent d'arrêter le voyageur. Il y a, à la porte de Sainte-Melaine, un bénitier débordant de la façade et dont le bassin se prolonge dans l'intérieur sous une arcature trilobée, d'un goût charmant. Les Bretons d'autrefois ont su assouplir le granit avec un art aujourd'hui perdu.

Morlaix est un grand centre de commerce ; ville la plus populeuse du littoral entre Saint-Brieuc et Brest, au milieu de campagnes où le nombre d'habitants est énorme comparé à l'ensemble du territoire français, reliée à l'intérieur de la péninsule par le réseau secondaire des voies ferrées, elle est naturellement le centre des affaires pour

une très vaste région. Les maisons de commission, importantes et nombreuses, centralisent le négoce avec les agriculteurs. Aussi le bureau auxiliaire de la Banque de France fait-il plus d'affaires que nombre de succursales [1].

En dehors de son rôle maritime et commercial, Morlaix exerce une grande influence sur l'agriculture de la région, surtout comme répartiteur des engrais et amendements marins qui remontent jusqu'à ses quais et sont expédiés dans l'intérieur par les voies ferrées. Le transport du goémon et des sables calcaires entre pour une large part dans le mouvement de la rivière. Les goémons de rive étant naturellement employés par les communes propriétaires, il ne monte guère à quai que des goémons d'épave ; ceux-ci se vendent 3 ou 4 francs la tonne.

L'amendement calcaire se divise en deux classes : le trez et le maërl ; le trez de plus pauvre teneur, ayant de 45 à 65 °/₀ de calcaire. C'est un sable très fin analogue à la tangue du Mont-

(1) Au onzième rang, pour les bénéfices, des 53 bureaux auxiliaires en 1906, au neuvième en 1905. En 1906, il mit en recouvrement pour 18 432 000 francs d'effets et en escompta 14 163 500. La population de la commune est de 16 000 âmes.

Saint-Michel. On le recueille abondamment sur tout le littoral du pays de Léon, surtout autour de l'île de Siec, puis autour de l'îlot de Tizaozon, au large de Roscoff. Le trez amené à Morlaix vient de Tizaozon.

Le maërl est extrait, comme dans l'estuaire du Trieux, à l'aide de dragues. Plus riche que le trez — 55 à 70 % de carbonate de chaux avec une petite proportion d'azote — il est employé non seulement comme amendement, mais encore comme engrais. Plus recherché, le maërl, d'ailleurs plus rare, s'épuise rapidement. Il faut cinquante ans à un banc détruit pour se reconstituer.

Une véritable flottille de trente à quarante gabares, montées chacune par trois hommes et un mousse, fait sans cesse la navigation dans l'estuaire de Morlaix, pour apporter les produits de la récolte de goémon ou des dragages de sable ; ces bateaux les amènent sur les quais ou dans l'avant-port, où ils occupent de grandes superficies, car la vente n'a pas lieu de suite, les cultivateurs viennent les chercher au fur et à mesure de leurs besoins, en s'adressant à des commissionnaires.

Chaque bateau peut amener par jour de 4 à 6 tonneaux de jauge dont la valeur varie avec la

nature de la cargaison. Si le goémon d'épave vaut de 3 à 4 francs la tonne, le maërl atteint 2 francs à 2f 50 et le trez 1f 50.

En 1906, les bateaux ont fait 2 184 voyages et amené 11 005 tonnes. En 1905, on avait recensé près de 15 000 tonnes. Ce chiffre s'accroîtra sans doute, car, jusqu'ici, les cultivateurs devaient venir chercher les engrais et amendements à l'aide de charrettes. Une voie ferrée reliant au port la gare de Morlaix, située sur les collines, permet aux wagons de charger à quai. Cet embranchement est à trois rails, afin d'être parcouru soit par les wagons de l'Ouest à voie normale, soit par ceux du réseau breton à voie de 1 mètre. Les engrais peuvent ainsi pénétrer vers Carhaix et dans tous les monts d'Arrée, où tant de terres sont encore à conquérir. Morlaix, grâce à ces embranchements, verra remonter le tonnage des goémons et des sables qui atteignit jadis jusqu'à 40 000 tonnes.

Dans le Finistère, Morlaix est le principal port de débarquement pour ces matières, puisqu'il a près de 15 000 tonnes sur 80 000. Après lui, sur le rivage de la Manche, vient l'Aberwrach avec 3 320 tonnes. Sur l'Océan, le Faou (rivière de Châteaulin) en reçoit 5 290 ; Port-Launay sur la même rivière, 6 960. Quimper en a vu débarquer

8 744 ; La Forêt, 10 196 ; Concarneau, 8 750, et Pont-Aven, 11 800.

Roscoff, que l'on s'attendrait à voir considérable à ce point de vue, a reçu 392 tonnes seulement, mais la campagne de Roscoff, où goémon et sable sont utilisés en quantités énormes, a ses engrais à pied d'œuvre pour ainsi dire. On les emploie sur place au lieu de les vendre dans l'intérieur.

Une autre industrie de la mer est la récolte du lichen sur les rochers, industrie toute nouvelle qui, en 1905, a donné 134 000 kilos de ces algues, valant 31 000 francs. Le lichen est employé en France, en Allemagne, en Belgique, jusqu'en Amérique, pour de nombreux usages : pharmacie, brosserie, collage, teinture, même à faire de la « gelée de groseille » !

J'ai signalé cela en visitant l'île de Ré [1]. Malheureusement, les habitants dévastent les lieux de production ; la plante repoussant avec une extrême lenteur, on peut prévoir le moment où la récolte cessera faute d'aliment.

[1] Voir 3e série du *Voyage en France*.

VI

PRIMEL ET SAINT-JEAN-DU-DOIGT [1]

L'hiver en Bretagne. — Morlaix avant l'aurore. — La rivière et le cours Beaumont. — L'estuaire du Dourduff. — Ploujean et Plouézoch. — Pendant la bourrasque. — L'anse de Térénès. — Plougasnou. — Les rochers de Primel. — Le port de Trégastel. — Du haut du sémaphore. — L'oratoire. — Saint-Jean-du-Doigt, son église, sa chapelle, sa fontaine. — Le pardon. — Les hauteurs de Guimaëc.

Locquirec. Décembre.

Même au cœur de l'hiver, la Bretagne a des journées délicieuses. Alors que Paris et l'Est sont en proie à la neige et à la gelée, les côtes d'Armorique, soumises aux tièdes effluves du gulf-stream, ont parfois le printemps. L'air est toujours doux, mais le ciel souvent brumeux; soudain le soleil apparaît et l'on pourrait se croire sur quelque rive méditerranéenne. La flore accroît l'illusion : le chêne vert croît partout où l'influence du courant est active, l'arbousier, le fuchsia, le chamérops, entourent des habitations.

(1) Carte d'État-major au 1/80 000e : feuilles de Morlaix N.-O., Lannion S.-O. et S.-E.

Aussi n'ai-je pas hésité à revenir sur le littoral, alors que les frimas régnaient en d'autres parties de la France, et souvent je fus récompensé par un éclatant soleil. Aujourd'hui je viens de parcourir une grande étendue de rivage en pleine lumière, mais avec un vent soufflant en tempête. Cet ouragan m'a valu de contempler la Manche dans toute sa tragique colère, sans avoir les tristesses du cyclone se déchaînant sous des cieux noyés de vapeurs.

J'étais parti de Paris avec les rafales, une pluie chassée par un vent terrible. Quand, bien avant le jour, le train me déposa à la gare de Morlaix, la pluie faisait rage encore, les ruisseaux des voies en pente coulaient à grand bruit, mêlant leur murmure à un toc-toc incessant venant des trottoirs, des rues latérales, des chaussées de la ville basse. Cette rumeur étrange et gaie tout à la fois était produite par les centaines de sabots des ouvriers et ouvrières de la manufacture des tabacs se rendant à leur atelier. Chaque matin une population laborieuse confond ainsi la rumeur de ses pas au tintement de l'angélus.

Le jour est enfin venu et bientôt j'ai pu partir; la course étant longue, j'ai dû louer une voiture pour cette excursion de plusieurs jours au lon

d'un rivage si découpé par les estuaires, les bras de mer, les rivières coulant au fond de simulacres de gorges, que le trajet est triplé, quintuplé peut-être. Le cocher que l'on m'a donné connaît à merveille toute la côte, je n'aurai guère à consulter la carte; il n'y a qu'à se laisser conduire.

La grande lumière arrive vite maintenant; nous quittons la ville pendant que, de la route de Saint-Pol-de-Léon, débouchent les voitures de maraîchers roscovites apportant au marché, à pleine charge, les choux et les choux-fleurs. A peine avons-nous passé sous l'admirable viaduc qui donne à la ville son saisissant aspect et voici le vent, terrible; il hurle dans les agrès des navires, siffle dans les arbres dépouillés, soulève en lames courtes l'eau jaunâtre du bassin à flot qui vient se briser contre le quai orné du buste de Cornic-Duchêne. — Ce hardi corsaire, à qui ses exploits valurent d'entrer dans la marine royale comme officier, malgré sa roture, fit, à ses frais, restaurer le port de sa ville natale. — La tempête qui règne au large a chassé les mouettes à l'intérieur; elles volettent par centaines autour des navires et des deux torpilleurs *148* et *227* entrés la veille dans le bassin pour éviter l'ouragan.

Au-dessous de l'écluse, la rivière se reforme; à marée basse, le Dossen n'est qu'un étroit che-

nal entre de hautes berges de vase, mais les rives sont charmantes. Des collines abruptes, de belles roches de granit enveloppées de mousses et de fougères, ombragées de chênes, de hêtres et de chênes verts viennent mourir au bord des chaussées qui bordent la voie de navigation. La rive droite, n'ayant pas de constructions, offre une promenade délicieuse aux heures chaudes. Une plaque de marbre donne la date de l'aménagement : « Cours Beaumont 1810 » ; Beaumont est le nom du maire de l'époque. L'insuffisance des quais de Morlaix a fait envahir sa chaussée par les dépôts d'engrais marins : goémon, tangue ou maërl. Il y en a plus de 1 kilomètre. Au delà, en face de l'ermitage de Saint-François, la colline, devenue parc aux arbres superbes, enveloppe le château de Keranroux, édifice moderne, dans le goût de la Renaissance.

Le pays se fait un peu rustique, des sentiers s'élèvent sur la colline, coupés déjà par les échaliers ; l'un de ceux-ci formé d'une dalle de granit qui fut une pierre tombale. Malgré la saison, malgré les arbres dépouillés de leurs feuilles, cela a de la grâce, un peu de sauvagerie aussi. Des villas couvrent les pentes, étalant leurs façades entre les pinèdes et les champs d'ajonc. Sur la rive gauche débouche un ruisseau que

gonfle la marée, son val étroit dessiné par de hautes collines livre passage à la route de Roscoff.

Cette descente du Dossen par la rive droite, le « chemin du Bas de la Rivière », que le Touring-Club a rectifié et amélioré, est donc une fort belle chose, tout concourt à son charme : roches moussues, pins, petits prés, chênaies, bordure de hêtres.

Brusquement la vallée s'entr'ouvre ; voici l'estuaire couvert des voiles rousses de pêcheurs. A gauche sont les maisons blanches de Locquénolé. Le ruisseau du Dourdu, devenu fleuve par la marée, atteint ici le Dossen et forme obstacle au passage des voitures. Son estuaire a longtemps été proposé pour devenir un port, les frais de dragage ont empêché l'exécution du projet. Il dut avoir plus de profondeur jadis, car on y lançait les vaisseaux de guerre au Moyen Age et pendant la Renaissance. Là prit possession de la mer la *Cordelière,* navire géant pour son époque, construite par ordre de la duchesse Anne, montée par 1 200 hommes. Elle se couvrit de gloire au combat du Four, succombant en communiquant l'incendie qui la dévorait au vaisseau amiral anglais, que Primauguet aborda dans ce but.

découvre la presqu'île de Carantec, étalée entre les estuaires du Dossen et de la Pensez, avec son grand village d'un blanc laiteux. A nos pieds se creuse, profonde, la vallée du Dourdu aux flancs couverts d'ajonc. Au point où nous la traversons, la rivière est étroite, claire et vive entre des roches ardoisières inexploitées aujourd'hui. Quelques maisons, un moulin, forment décor. Sous la petite usine ce n'est plus un ruisseau, mais un estuaire, entre les rives vaseuses la marée commence à refluer; sur les vases une chaloupe pontée est échouée — *amortie*.

Plus haut, entre les arbres d'un vaste mail entourant une croix de granit, se dissimule l'humble chapelle Saint-Antoine, non loin de Plouézoch, poignée de maisons autour d'un clocher à jour. Le village commande de grands horizons de mer, la rade entière apparaît comme sur une carte. Voici la longue et basse île de Callot, le fort du Taureau, sur son écueil, et une infinité d'îlots dont beaucoup sont d'infimes mais dangereux récifs.

Ce tableau s'accroît et se précise à mesure que nous avançons sur le chemin de Térénès, où se suivent sans relâche paysans et paysannes allant à pied au marché de Morlaix. Ils laissent closes les maisons de granit, où l'ardoise neuve révèle

un effort vers plus de bien-être, mais dans lesquelles on ne peut pénétrer qu'en pataugeant dans une boue épaisse et le purin.

La vue, un instant masquée par les fossés revêtus d'ajonc, se dégage aux approches de Térénès. Le golfe se montre avec plus de netteté, limité, du côté opposé, par le rivage bas de Saint-Pol-de-Léon que révèlent le Creisker et les tours de la cathédrale. Les îles et les rochers sans nombre forment comme une digue qui arrête la fureur des vagues ; la rade est calme malgré le vent, mais, au large, la mer, démontée, brise avec fureur sur les premières lignes de récifs. Lequel de ces écueils était pour les seigneurs de Léon plus précieux que l'or et les diamants? La tradition rapporte qu'au temps où le droit de bris et de naufrage existait, les épaves des navires détruits contre cette roche enrichissaient les comtes, mieux que les redevances des serfs et autres manants.

Le soleil, dégagé des vapeurs, éclaire ce tableau grandiose pendant que je descends à Térénès par la ravine tapissée d'ajonc. Térénès est un hameau de pêcheurs assis à l'entrée d'une anse longue et vaste asséchant à basse mer; un promontoire se recourbe et ferme à demi l'entrée de ce bassin, protégeant par un môle

naturel une grève où des canots sont ancrés. Une douzaine de maisons dont deux cabarets, une autre sur la pointe, animent le site. L'anse commence à se remplir, la mer monte, le flot accru par la violence du vent court dans la passe avec une rapidité extrême, les vagues glauques se pressent et le vaste bassin reprend sa physionomie marine ; austère à l'entrée, il est gracieux au fond où Kernelehant (1) et Lansalat groupent leurs maisons blanches sur des pentes de culture. Ce fond est singulier : une pointe longue de 500 mètres, large de quelques mètres à peine, divise l'anse en deux parties, laissant un passage de faible étendue vers Kernelehant, hameau assis sur un isthme derrière lequel s'étend la grande baie de Morlaix. La péninsule que cet isthme relie au continent est une colline arrondie, assez haute, sur laquelle s'éparpillent les maisons de Barnénès.

En route maintenant pour Plougasnou. Le chemin passe entre la chapelle de Ty, coiffée d'un campanile et une enceinte qui dut être celle d'un château, puis s'engage dans un pays rendu morose par la multitude des fossés con-

(1) K[illegible] de la carte.

verts d'épais fourrés d'ajonc. Au loin s'élance la haute flèche de Plougasnou. Un coin aimable est le vallon d'un gros ruisseau courant entre de petits prés ombragés ; un manoir flanqué de tourelles et avoisiné d'une chapelle est bâti au bord de ce cours d'eau mutin qui deviendra l'estuaire de Primel.

Sur le plateau, voici Plougasnou, petit bourg dont les rues s'étoilent dans de nombreuses directions. Au cœur, se dresse une vaste église, œuvre de la fin de la Renaissance, très ornementée mais de motifs anguleux et raides. Une chapelle de goût plus pur, exquise, s'éclaire par une fenêtre ogivale. Une des portes latérales de l'église, au nord, est fort gracieuse; celle du sud, très ouvragée, possède un cadran solaire saillant, sculpté à même la pierre. Le cimetière renferme une curieuse chapelle funéraire dont l'abside porte trois pignons aigus.

Plougasnou est à moins d'un quart de lieue d'une plage confondue avec celle de Saint-Jean-du-Doigt et où se rendent quelques baigneurs séduits par le bon marché des installations dans le bourg : il n'y a ni cabines ni hôtels sur la rive. Moins primitive est, à 3 kilomètres, au nord-ouest, la station balnéaire de Primel-Trégastel, dépendant, elle aussi, de la commune

naturel une grève où des canots sont ancrés. Une douzaine de maisons dont deux cabarets, une autre sur la pointe, animent le site. L'anse commence à se remplir, la mer monte, le flot accru par la violence du vent court dans la passe avec une rapidité extrême, les vagues glauques se pressent et le vaste bassin reprend sa physionomie marine ; austère à l'entrée, il est gracieux au fond où Kernelehant (1) et Lansalat groupent leurs maisons blanches sur des pentes de culture. Ce fond est singulier : une pointe longue de 500 mètres, large de quelques mètres à peine, divise l'anse en deux parties, laissant un passage de faible étendue vers Kernelehant, hameau assis sur un isthme derrière lequel s'étend la grande baie de Morlaix. La péninsule que cet isthme relie au continent est une colline arrondie, assez haute, sur laquelle s'éparpillent les maisons de Barnénès.

En route maintenant pour Plougasnou. Le chemin passe entre la chapelle de Ty, coiffée d'un campanile et une enceinte qui dut être celle d'un château, puis s'engage dans un pays rendu morose par la multitude des fossés cou-

(1) *Kernelehen* de la carte.

verts d'épais fourrés d'ajonc. Au loin s'élance la haute flèche de Plougasnou. Un coin aimable est le vallon d'un gros ruisseau courant entre de petits prés ombragés; un manoir flanqué de tourelles et avoisiné d'une chapelle est bâti au bord de ce cours d'eau mutin qui deviendra l'estuaire de Primel.

Sur le plateau, voici Plougasnou, petit bourg dont les rues s'étoilent dans de nombreuses directions. Au cœur, se dresse une vaste église, œuvre de la fin de la Renaissance, très ornementée mais de motifs anguleux et raides. Une chapelle de goût plus pur, exquise, s'éclaire par une fenêtre ogivale. Une des portes latérales de l'église, au nord, est fort gracieuse; celle du sud, très ouvragée, possède un cadran solaire saillant, sculpté à même la pierre. Le cimetière renferme une curieuse chapelle funéraire dont l'abside porte trois pignons aigus.

Plougasnou est à moins d'un quart de lieue d'une plage confondue avec celle de Saint-Jean-du-Doigt et où se rendent quelques baigneurs séduits par le bon marché des installations dans le bourg : il n'y a ni cabines ni hôtels sur la rive. Moins primitive est, à 3 kilomètres, au nord-ouest, la station balnéaire de Primel-Trégastel, dépendant, elle aussi, de la commune

et qui doit à son site un développement assez rapide, malgré l'éloignement du chemin de fer.

Deux routes y conduisent, offrant des paysages variés et superbes. Celle de la côte orientale présente bientôt une vue immense sur la mer que l'on domine de 60 mètres. Le vent souffle avec fureur, les lames se pressent et grondent ; au large, elles se brisent sur les redoutables écueils que sont les roches appelées « Chaises de Primel » et, montant en fusées, s'éparpillent en poussière. Ce rivage est très indenté de courts vallons où l'abri des collines permet à la grande végétation de résister aux rafales.

Il y a là d'admirables groupes de chênes revêtus de lierre. Mais lorsque rien ne les protège — ainsi autour de la chapelle Sainte-Barbe — les arbres sont arasés par le vent comme si une faux gigantesque les avait attaqués.

Sur le rivage même, la sauvagerie est grandiose; d'épais fourrés d'ajonc et de genêt aux fleurs d'or enveloppent la roche continentale, tandis qu'à peu de distance du rivage des écueils noirs surgissent entre les lames blanches qui les assiègent. A un détour du chemin apparaît soudain Primel, hameau de baigneurs, abrité des vents du nord par un monticule rocheux et prolongé par Trégastel, dont les habitations regar-

dent l'anse occidentale. A Primel, un cordon de galets précède la laisse de sable ; à Trégastel, sable et galets sont mélangés.

La pointe de Primel est un entassement cyclopéen de schiste sombre, à demi revêtu d'un manteau de lierre, avec des nappes d'un lichen jaune, superbe décor devant lequel les hôtels et les villas s'édifient. Sur l'anse est le port ou plutôt l'abri de Trégastel. La tempête y retient les chaloupes de pêche ; malgré le rocher qui s'arrondit autour de l'humble havre, ces embarcations sont rudement secouées par la houle. Quelques-unes appartiennent aux pilotes qui vont chercher les navires en mer pour les conduire à Morlaix, à Lannion et dans les ports moins importants de Locquirec et de Toul-an-Héry.

Une double péninsule ferme l'anse du côté de la rade de Morlaix et achève de donner au paysage sa beauté en dessinant avec harmonie les formes de la baie. Sur ces hauteurs, Perros et Diben égrènent leurs maisons blanches ; sur un îlot rocheux relié à Diben par un épais sillon de galets, est l'abri de la barque de sauvetage : elle doit souvent sortir dans ces parages dangereux où tant d'écueils menacent les navires. Une crique sert de port à Diben.

Au loin, à l'ouest, se découvrent l'île de Callot,

Saint-Pol-de-Léon, Roscoff, l'île de Batz que la lame en ce moment encercle d'écume. Pour mieux découvrir ce vaste tableau, je suis monté au sémaphore, le vent souffle avec tant de furie, que j'ai peine à me tenir debout et dois renoncer à ma contemplation. Pour trouver un peu de calme, il faut descendre par des chemins pleins de boue et de flaques jusqu'à l'anse, près d'une ferme, ancienne gentilhommière à en juger par la tour dont elle est flanquée. Un ruisseau y débouche; accru prodigieusement par la marée, il devient l'estuaire ou anse de Primel.

En quelques minutes je suis de retour à Plougasnou; pendant que la voiture fait un long détour au sud, je vais à Saint-Jean-du-Doigt par un chemin rural, véritable fondrière raccourcissant le trajet des deux tiers. La course est courte mais fort belle, grâce aux immenses horizons dont on jouit sur la mer et une grande partie de la Bretagne, jusqu'aux monts d'Arrée et au Méné. Au point culminant se dresse une chapelle d'une grâce parfaite : on la nomme l'Oratoire. Par son style, par les statues engagées dans les pilastres séparant les ouvertures qui découpent les côtés, cela semble plutôt un temple antique; quelques archéologues ont comparé l'édifice à

un tombeau lycien. Si la sculpture était traitée avec le souci de l'antiquité qui a présidé à l'architecture, ce serait une œuvre de tous points exquise. L'oratoire joue un rôle dans les superstitions populaires : les jeunes filles viennent y découper des mèches de leurs cheveux et les offrir au patron de l'édicule, dans l'espoir de se marier au cours de l'année.

En vue de la vaste échancrure où s'arrondit la plage de Plougasnou, le sentier descend, profondément encaissé, jusqu'au ruisseau de Donnant, au delà duquel s'élance la haute flèche à crochets de Saint-Jean-du-Doigt. Ce village, très petit, mais chef-lieu d'une populeuse commune, borde le ruisseau descendu par une jolie vallée de prairies encadrées d'arbres. Les quelques maisons de l'humble bourg entourent le cimetière, qui renferme quelques-uns des plus intéressants monuments de ce Léonnais où les beaux édifices abondent : église, chapelle, fontaine jaillissante, entrée triomphale.

Aujourd'hui tout cela est calme, mais, par les beaux jours, les pèlerins affluent pour vénérer le doigt de saint Jean-Baptiste et faire de pieuses ablutions à la fontaine. Comme tant d'autres rendez-vous religieux de Bretagne, Saint-Jean doit à sa précieuse relique la construction de

ses chapelles et de son église. Celle-ci est une véritable châsse de pierre, bâtie pour renfermer l'index vénéré. Construite de 1440 à 1513, alors que la Bretagne était en pleine floraison architecturale, elle offre en quelques parties une œuvre d'une absolue beauté. Sa tour, la galerie ogivale qui la relie au reste de l'édifice, sont de superbes morceaux. Malheureusement la flèche et les clochetons de plomb ont un air misérable auprès de la richesse des autres matériaux. A l'intérieur, l'église ne donne pas une impression comparable, malgré ses trois nefs et la grande verrière qui répand la lumière à flots. Elle possède un intéressant trésor, notamment une croix processionnelle et deux calices, pièces remarquables d'orfèvrerie. Un étui d'or incrusté d'argent et de vermeil renferme le doigt de saint Jean-Baptiste.

Le prophète ainsi honoré dans ce petit village breton perdu sur le rivage solitaire, est représenté sur la fontaine de pierre et de plomb due, croit-on, à la munificence de la reine Anne. Une colonne supporte trois vasques superposées au-dessus d'un bassin circulaire, porté sur un socle et d'où l'eau s'échappe par des gueules de lions. Au sommet, une statuette du Père Éternel, les bras étendus, surgit d'un gracieux fouillis de

plantes aquatiques qui ont crû dans la vasque supérieure ; une seconde vasque dissimule dans la verdure une statuette de saint Jean déversant l'eau du baptême sur le Christ qui occupe la vasque inférieure. L'eau sort de chaque bassin par des têtes d'ange d'un style charmant. Ces groupes et statuettes sont en plomb, comme ceux de la fontaine de Guingamp [1].

La chapelle funéraire, ouverte de trois côtés, se compose d'un soubassement de pierre sur lequel des fûts élégants se dressent, portant un toit aigu surmonté d'un campanile. Cet édicule n'offre pas autant d'art que l'arc de triomphe du plus pur style ogival, flanqué d'une porte à plein cintre et par lequel on pénètre dans le cimetière.

Cet ensemble de monuments voit chaque année, le 23 juin, un des plus célèbres *pardons* de la Bretagne. Les pèlerins accourent pour boire l'eau de la fontaine ou s'en baigner les yeux ; là viennent ces hordes invraisemblables d'estropiés et porteurs de plaies hideuses, comme on n'en rencontre que dans les grands concours de peuple breton. Mais la foule est surtout faite de curieux attirés par la procession où figurent les bannières de paroisses lointaines et par la mise

---

[1] Voir 53e série du *Voyage en France*.

à feu, au sommet de la tour, d'une fusée qui va allumer un *tantad* ou feu de joie sur la colline voisine. La procession comprend une multitude de marins-pêcheurs portant des reproductions de navires comme ceux que l'on voit suspendus en *ex-voto* aux voûtes des chapelles. Un de ces naïfs modèles de vaisseau représente la *Cordelière*, que montait Primauguet au combat du Four. Ces bâtiments ont même une artillerie que l'on tire à un signal donné.

Il y a encore dans le cortège tous les gens guéris pendant l'année grâce à l'eau de la fontaine ou une application du doigt de saint Jean. Ce sont les *miraclous*. Pour être *miraclou* l'année suivante, les malades se bousculent afin d'arriver dans l'église devant le prêtre qui, à la fin du pittoresque défilé, appliquera le doigt sur l'œil des fidèles. Saint Jean n'est pas seulement à la fête par son doigt, un garçonnet couronné de roses et vêtu d'une toison blanche conduisant en laisse une brebis, incarne le baptiste. C'est le « Petit saint Jean ».

En dehors de ces jours d'affluence, Saint-Jean-du-Doigt est une solitude, à peine troublée, l'été, par la présence des baigneurs que ce pli verdoyant du pays de Léon a séduits. Leurs demeures coquettes contrastent avec les vieux logis

du village dont quelques-uns gardent intacte la physionomie de la Renaissance, leurs portes et leurs fenêtres ouvragées d'un galbe si pur.

A l'est de Saint-Jean, la côte, bien découpée, creusée de jolies anses arrondies entre les rochers, est très belle, mais peu accessible encore, aucune route parallèle ne la desservant ; il faut atteindre Guimaëc pour trouver un chemin amenant au littoral. Celui-ci, très peuplé, couvert de hameaux habités par des pêcheurs et des récolteurs de varech, bien cultivé, est séparé par une lande des populeuses campagnes étendues entre Saint-Jean et Guimaëc. En ce moment, la vie rurale est active ; on procède au labour et aux semailles, opération compliquée nécessitant un grand nombre de bras. Pendant qu'un gars vigoureux, gardant la tête nue mais recouvert d'une sorte de veste en peau de bique, sans manches, trace le sillon à l'aide de puissants chevaux, un vieillard répand le grain dans le creux, des hommes et des femmes armés de râteaux ramènent la terre sur la semence, ameublissent et égalisent le sol. La herse est ici inconnue.

Fertiles mais moroses sont ces campagnes, on leur voudrait plus de sauvagerie et d'imprévu : les blocs de granit et les pinèdes du Morbihan.

Et cependant elles sont variées auprès du plateau élevé sur lequel s'étend le gros bourg de Lanmeur, centre administratif du pays.

De ces hauteurs on découvre de grands horizons sur les monts d'Arrée et le pays de Lannion, dont les côtes finissent vers le nord en ligne vaporeuse. La vue est belle surtout des abords de Guimaëc, vieux village rural aux logis bien tenus où, coquetterie assez rare, la plupart des maisons ont un massif d'hortensias à côté de la porte. La monotonie du plateau environnant est un instant rompue par l'avenue percée dans les bois de pins et conduisant au manoir de Kerven.

Il y a plus de grâce dans les plis où des ruisseaux prestes coulent entre les arbres. Un de ces cours d'eau vient finir sur une large grève, bordée de dunes blanches, en actionnant le Moulin de la Rive. Une station balnéaire naît humblement ici : modeste hôtel, quelques maisons aménagées pour les baigneurs et c'est tout. Le rivage n'est pas sans beauté à cause de la forme arrondie de la baie et des farouches falaises qui l'encadrent. Peut-être, quand Locquirec sera plus fréquenté, une partie de ses hôtes viendront-ils au Moulin de la Rive.

VII

LOCQUIREC, LA LIEUE DE GRÈVE ET LE GUER (1)

La baie de Toul-an-Héry. — Locquirec. — Plestin-les-Grèves et son église. — Saint-Efflam. — La Lieue de Grève. — Le Grand Rocher.. — Saint-Michel-en-Grève. — Du pied d'un menhir. — Trédrez. — A la pointe de Séhar. — Locquémeau. — Horizons de mer. — Le site de Lexobie. — Le mascaret du Guer. — Campagnes de Lannion.

Lannion. Décembre.

Après avoir gravi les hauteurs qui bordent l'anse du Moulin de la Rive, on voit soudain apparaître, sur le versant opposé, la baie profonde et vaste de Toul-an-Héry, toute bleue, couverte de voiles quand la mer est au plein, grève de sable d'un blanc grisâtre lorsque le flot s'est retiré. Ce bassin largement ouvert sur la Manche est l'estuaire du minuscule fleuve le Douron, descendu des monts d'Arrée et formant la limite entre le Finistère et les Côtes-du-Nord. Par l'ouverture apparaît une longue étendue de côtes

(1) Carte de l'État-major au 1/80 000e : feuille de Lannion S.-E.

précédée d'îles, formant le rivage oriental de la vaste anfractuosité que l'on pourrait appeler le golfe de Lannion, seule ville maritime dans ces parages.

Au milieu du golfe s'avance une pointe rocheuse couverte de maisons et d'une jolie église ; elle se prolonge par un rocher aigu, isolé à marée haute, singulier de forme : on dirait de grandes et épaisses dalles fixées sur un de leurs côtés et simulant une lame ébréchée de couteau titanique. Le village est Locquirec, le roc qui menace de pourfendre les navires est le *roc renversé*. Le chemin venu de Guimaëc descend à Locquirec par une pente très raide que des maisons, des hôtels, des villas transforment en rue. A l'endroit où l'on atteint la mer, existe un petit port abrité par une courte jetée derrière laquelle s'abritent des barques de pêche à sec à basse mer. On avait espéré dériver sur Locquirec une partie du commerce de grains et de pommes de terre qui se fait au fond de la baie, dans le chenal même du Douron, au port de Toul-an-Héry, mais rien n'a été changé aux coutumes commerciales de la contrée ; Locquirec n'est qu'un port de pêche peu animé où rarement quelque bateau vient charger les *dalles de Locquirec*, longues et larges pierres plates extraites



Plestin-les-Grèves

des rochers de la côte, en une série de petites exploitations étendues sur près d'une lieue.

Cette péninsule de Locquirec, avec ses plages entourées de rochers, ses beaux horizons de mer, sa baie de Toul-an-Héry aux aspects changeants, sa pointe aiguë qui marque fièrement le commencement des côtes du Finistère, est un des détails les plus heureux du rivage breton ; son éloignement des voies ferrées a seul empêché la station balnéaire de s'étendre.

Les campagnes voisines sont riches, les engrais marins permettant d'obtenir d'abondantes récoltes sur un sol naturellement peu fertile. La population agricole est répandue en une multitude de hameaux auxquels on ne parvient que par d'abominables chemins creux aboutissant aux routes de plus en plus nombreuses qui sillonnent le pays. La baie et le cours maritime du Douron rendent les communications difficiles avec la partie des Côtes-du-Nord dont Plestin-les-Grèves est le centre ; on ne parvient à ce gros bourg qu'au prix d'un long détour. Aucune voie bien entretenue ne conduit par la rive gauche au chenal où le hameau de Toul-an-Héry borde un quai d'échouage assez fréquenté par les petits caboteurs. Il y a là un gué qui valut au passage son nom signifiant le « Trou-des-Charrettes ». Ce

port, qui appartient à la commune de Plestin, a parfois un mouvement assez considérable ; dans les années d'abondance, on y charge 4 000 tonnes de céréales ou de pommes de terre.

Plestin, centre de commerce pour toute la contrée de la rive droite du Douron, est un bourg placide dont les rues s'étoilent autour d'une place irrégulière et vaste ; ses maisons de granit ont des façades d'une blancheur de lait relevée par la teinte sombre de la pierre encadrant portes et fenêtres. Au fond, l'église surprend par sa disposition étrange. La façade latérale qu'elle présente en bordure de la place est surmontée de trois pignons sous lesquels s'ouvrent quatre portes ogivales de la Renaissance ; la plus grande donne accès à un porche peuplé de statues. L'intérieur n'est pas moins singulier : il possède sept nefs, l'une d'elles renferme le beau tombeau de saint Efflam, œuvre remarquable du seizième siècle.

Plestin est le grand marché pour les pommes de terre d'exportation, ses commerçants les font expédier sur les ports voisins par le petit havre de Toul-an-Héry. Les environs élèvent beaucoup de chevaux ; à l'hôtel, dont la salle commune est ornée de peintures dues aux peintres qui s'installent ici pendant la saison, la salle à man-

ger à ses murs couverts de gravures américaines représentant des vues hippiques grotesques ; un journal d'élevage figure sur la table du café.

Malgré son surnom de *les-Grèves*, le bourg est trop loin de la mer pour avoir beaucoup d'hôtes pendant la saison balnéaire, mais les baigneurs sont assez nombreux sur le rivage qui borde l'anse arrondie de Saint-Michel, dont le fond découvre entièrement à basse mer comme celui de la baie du Mont-Saint-Michel. Ce creux du rivage, d'une forme remarquablement régulière, présente un développement de 7 kilomètres, dont 4, offrant à marée haute des rives moins accores, constituent ce qu'on appelle avec raison la « Lieue de Grève ». La route de Lannion épousant étroitement celle-ci a fait naître un cordon de petits hôtels et de modestes villas pour lesquels Plestin est le centre d'approvisionnement.

En quittant le bourg, la route forme une aimable avenue de chênes enveloppés de lierre et croissant sur les hauts talus de clôture. Un vaste couvent moderne avec chapelle romane d'un beau style, des maisonnettes blanches bordent le chemin. Vers le nord s'étale la baie de Toul-an-Héry, à cette heure plaine régulière de sable blanc ; au fond, Locquirec égrène ses mai-

sons blanches sur la flèche de roc assaillie par les vagues.

A l'ouest, une grande villa aux allures de château, entourée d'un parc, couvre une arête qui masque la Lieue de Grève. La route tourne brusquement et, à l'issue d'une sorte de défilé, l'immense tapis de sable apparaît, harmonieusement encerclé de falaises sombres, de pentes verdoyantes et de fiers promontoires.

Au bord de la grève, une chapelle, des hôtels, quelques maisons constituent les bains de Plestin ou plutôt de Saint-Efflam, du nom du petit temple. Le saint ici vénéré est un des apôtres des îles aujourd'hui appelées Grande-Bretagne qui vinrent convertir les païens de l'Armorique. Saint Efflam, fils d'un roi d'Hibernie, aurait débarqué sur ce point et, avec l'aide du roi Artus — le chevalier de la Table ronde, — aurait détruit un dragon qui ravageait le pays. On montre encore le trou, *toul,* où se tenait le monstre.

La légende, perpétuée à Plestin par le beau tombeau de l'apôtre, œuvre relativement récente d'ailleurs, est sujette à caution, puisqu'une tradition montre l'espace couvert par la Lieue de Grève comme une ancienne forêt qui aurait été détruite en 709 par une invasion de la mer,

comparable à celle qui remplaça la forêt de Scissey par la baie du Mont-Saint-Michel. On retrouve souvent sous la tangue des troncs de l'ancienne sylve.

La route, s'engageant au bord de la grève, la suit exactement pendant une lieue jusqu'à Saint-Michel. L'harmonie de ce rivage admirablement incurvé est rompue, au milieu, par la colline de la Roche ou Grand Rocher, projetée comme un éperon, dessinant ainsi deux anses. Jusqu'à la Roche, se déroule un joli paysage de côtes : des rocs, des bois, de petites landes d'ajonc, des hameaux gentiment assis au versant de vertes collines, hautes et bien découpées. Aussi comprend-on que des villas se soient établies dans ce site, en face de la baie aux aspect si divers, selon le flot ou le jusant.

La route est défendue des vagues par des enrochements que la mer renverserait si l'on n'empêchait d'extraire la tangue trop près de la digue. Cette grève de Saint-Michel est en effet un dépôt inépuisable d'amendements calcaires que des chemins bien entretenus permettent de conduire au loin dans les terres. On doit chercher la tangue plus au large, mais on ne saurait aller très loin, les sables sont mouvants sur bien des points et il serait dangereux de

s'enliser au moment où le flot monte, irrésistible, avec une rapidité extrême.

Au pied du rocher, débouche un ruisseau qui vient d'arroser un pli riant, très boisé d'ormes, de frênes et de pins, dont un homme de goût a fait le site d'un petit château. Le Grand Rocher, projeté par une colline de 100 mètres, abrite des vents d'ouest un bel hôtel précédé d'une terrasse regardant la côte de Lannion et les îles lointaines. La route, tracée en corniche, franchit à Pont-ar-Yar un gros ruisseau descendu par une gorge profonde des hauteurs de Tréduder. On tolère ici, sur la grève, des dépôts de tangue où viennent s'approvisionner des voitures conduisant sur le plateau le sable fertilisant. Un peu plus loin, d'une autre gorge, sauvage elle aussi, débouche l'abondant ruisseau de Kervégant, venu du plateau élevé de Plouaret.

Le paysage change : la pointe de Beg-ar-Fourm masque maintenant la côte de Lannion, tandis que les pointes de Plestin et de l'Armorique semblent s'effacer pour laisser voir de nouveau Locquirec. Le village de Saint-Michel-en-Grève, à peine visible jusqu'alors dans son creux de collines, se montre avec netteté ; un chaînon de petites villas se forme au bord de la route jusqu'au bourg dont l'église, entourée du

cimetière, est défendue de la mer par une terrasse muraillée. Ce coin est fort pittoresque ; la flèche élégante de l'église, les constructions étagées, le ravin très vert, la Lieue de Grève tout entière en vue, captivent l'attention. L'église, œuvre du seizième siècle, conserve des vestiges d'une époque bien plus ancienne : de puissantes colonnes romanes supportant dans la nef des arcades de la même période antique.

Saint-Michel, très vieux village, se groupait autrefois sur la partie la plus raide de la colline ; une curieuse rue, fort raide, par laquelle on monterait à Trédrez, conserve d'anciens logis de la Renaissance. Le nouveau bourg, bâti sur la route moderne de Lannion, a des hôtels et des maisons réservés aux baigneurs, un ancien puits à couverture sculptée contraste avec ces bâtisses régulières.

Le ruisseau du Kerdu roule ses eaux vives à travers Saint-Michel et vient s'épancher à la plage. Son vallon frais et vert est traversé par la grande route qui remonte ensuite un creux où les pommiers croissent vigoureux ; grâce à l'abri du coteau. Ce pays, d'ailleurs moins exposé aux violences des vents de mer et ne recevant pas les embruns, possède beaucoup d'arbres ; mais sur le plateau où, bientôt, accède la chaussée,

ils sont rares, les fossés couverts d'ajonc n'arrêtent pas la vue. Le panorama est immense des abords d'un beau menhir qui se dresse, farouche, non loin de la ferme de la Garenne. Toute la baie de Saint-Michel, la pointe de l'Armorique, Locquirec, la plage de Saint-Jean et les rochers de Primel se détachent avec une précision extrême ; le décor est remarquable, surtout sur la côte de Lannion, le golfe où finit le Guer, les îles, dont celle de Milio, haute et fière, composent un panorama d'une grandeur majestueuse.

La campagne accentue son caractère breton sur le chemin de la pointe de Séhar, où nous nous engageons. Les champs sont encastrés, presque invisibles, entre des fossés très élevés ; une lande couverte de pins est remplie de blocs de granit qui semblent appartenir à des monuments mégalithiques renversés et dispersés. Un autre menhir surgit. Dans ce cadre est l'antique village de Trédrez, qui eut pour curé — recteur — le grand patron de Tréguier, saint Yves. L'église élégante, œuvre de l'an 1500, n'est donc pas celle où prêcha celui-ci, puisqu'il vivait au treizième siècle. L'édifice, qui avait beaucoup souffert, a été réparé avec goût ; on a conservé les débris de ses verrières et un arbre de Jessé.

Trédrez, chef-lieu de la commune, est entouré

de hameaux couvrant la pointe qui ferme la baie de Saint-Michel ; plus au nord, nombreux encore sont les hameaux sur les deux versants du val parcouru par le ruisseau de Coat-Tréadrez et l'anse très large de Locquéméau, bordée d'habitations de pêcheurs. Locquéméau est gracieusement assis au flanc d'un coteau. Sa jolie église de la Renaissance possède un porche armorié et un ossuaire éclairé par quatre fenêtres élégantes.

Du sommet de la colline on domine toute l'anse où des rochers noirs de varech et la pointe de Séhar abritent de la trop grosse houle une trentaine de barques de pêche. Sur la pointe de Séhar, quelques maisons se blottissent. Au delà je reconnais toute la partie du littoral finistérien que je viens de parcourir, depuis l'île de Batz, dont le phare semble limiter l'horizon. Du côté du nord, les détails sont plus nets, la vaste baie à demi circulaire dans laquelle aboutit le Guer, rivière de Lannion, déroule avec ampleur ses grèves blanches, bordées de rochers sombres, jusqu'à la pointe de Bihit abritant la construction blanche d'un corps de garde des douanes ; l'île de Milio (ou Miliau) se dresse plus loin, offrant quelques champs cultivés dans un pli que la crête de l'île, haute de 60 mètres, abrite

des rafales du nord ; au loin se montrent les îlots de l'archipel de l'île Grande [1].

Sur la colline dont les pentes dessinent le golfe, le haut clocher et le sémaphore de Trébeurden semblent commander tout le paysage.

Au pied de mon observatoire s'ouvre l'estuaire du Guer. Le petit fleuve, errant à marée basse dans une large grève, est, à marée haute, une large et belle masse d'eau qui va se rétrécir entre deux pentes raides, tapissées de landes, l'une portant Bécléguer, l'autre, péninsule fièrement projetée, couverte par le Guiaudet ou Yeaudet. Ce hameau occupe, croit-on, le site d'une ville antique qui domina la contrée et dont le nom, Lexobie, s'est conservé jusqu'à nous. Quelques débris insignifiants furent signalés jadis au chevalier de Fréminville, l'archéologue, comme étant les restes de la cité disparue.

La mer commence à monter, des ondulations longues et douces se prolongent sur l'estuaire soudain rempli ; l'étroite entrée du Guer, en les faisant refluer, les transforme en agitation. Le flot qui pénètre ainsi dans l'étroite rivière devient mascaret par les grandes marées coïncidant avec les gros temps qui rendent affreuse la baie de

---

(1) Voir le chapitre IX.

Lannion. Ce mascaret, sans être en aucune façon comparable à celui de la Seine [1], n'en est pas moins fort curieux. Il se produit par les vents du sud ou du sud-ouest, lorsque la hauteur d'eau est déjà de 50 centimètres. La première vague arrive sous la forme d'une muraille ayant 1 mètre de hauteur, deux ou trois autres vagues, moins fortes, se succèdent en vingt minutes ; on a vu jusqu'à dix vagues en deux heures. Le maître de port de Lannion, qui a fourni à M. l'ingénieur des ponts et chaussées Jourjon [2] les renseignements sur le mascaret du Guer, en signale surtout l'irrégularité. Certaines années, le phénomène n'a pas lieu, d'autres fois on l'a constaté huit jours dans la même année et même trois jours de suite. Le mascaret se produit seulement dans la partie étroite du Guer, qui atteint à peine 50 mètres de largeur jusqu'à Lannion. Au Guiaudet, les pêcheurs ne l'ont jamais constaté.

L'entrée de l'estuaire, près de Locquémeau, est marquée par la pointe de Dourvin, monticule arrondi ; un autre coteau semblable à un piton jalonne la côte et abrite la jolie habitation

---

(1) Voir 6e série du *Voyage en France*.

(2) Notice sur Lannion dans *Les Ports maritimes de la France*.

de Kernénec, à laquelle la carte accole le nom un peu ambitieux de château.

Dans l'intérieur, c'est un plateau vaguement mamelonné, où les arbres sont rares ; les fossés, couverts d'ajonc, donnent la sensation d'une lande très vaste dans laquelle maisons et hameaux seraient semés.

En somme, toute cette contrée présente de beaux horizons de mer. Ses plages se peupleront peu à peu. Jusqu'à Trébeurden et à l'île Grande, bien des grèves de sable fin et doux semblent attendre les baigneurs.

J'aurais voulu gagner Lannion en remontant le Guer, mais, en ce dimanche, je n'ai pu trouver un pêcheur pour me conduire par le pli profond et solitaire où passent d'assez nombreux navires donnant à la petite ville un rôle maritime. J'ai dû reprendre ma voiture et gagner la grande route, fastidieuse entre ses fossés, empruntant la partie haute du plateau. On laisse au loin, à peine devinés par leurs clochers, Ploumilliau, Ploulech, Loguivy ; mais, au moment où la route rectifiée descend vers le Guer, l'apparition de Lannion fait oublier la monotonie du trajet. La ville s'élève en pente douce depuis le petit port où pointent des mâts de navires, jusqu'au sommet de coteaux que semblent cou-

ronner l'église de Brélévenez, bien qu'un vallon sépare celle-ci de Lannion.

Les maisons blanches, les toits bleus, la percée des rues montueuses, le cadre des grands arbres, le sillon argenté du Guer, composent un des plus heureux panoramas citadins de la Bretagne. Aucune autre ville dans la province ne dégage une telle sensation de charme et de gaîté. Et Lannion ne fait pas mentir le tableau qu'elle offre à qui la voit de loin. Elle est aimable et pimpante, si elle manque un peu de vie, sauf aux jours de marché et de foire.

VIII

LANNION ET LES SEPT-ILES [1]

Le pays de Lannion. — Lannion. — La pêche du saumon. — A travers la ville. — Saint-Quay et l'île Thomé. — Perros-Guirec et ses rochers. — *Les Sept-Iles :* île aux Moines ; île de Bono ; île de Malban ; île Rouzic ; île Plate ; île du Cerf ; île Droite. — Ploumanac'h et ses rochers. — Saint-Guirec. — Ile Rennat. — Ile Lain-Braz. — Ile Dhu. — Ile de Seigh. — Ile de Biwic. — Le charnier de Trégastel. — Ce qu'on voit du Calvaire.

Trégastel. Septembre.

Cette partie de la Bretagne est un peu terre inconnue en dehors des approches de Roscoff, de Perros-Guirec et de Paimpol. Quelques baigneurs, séduits par la grâce intime des petites plages, y vont chaque année, mais la foule ne s'y porte pas encore, à cause de l'éloignement. Pourtant il n'est guère de partie du littoral où l'on trouve autant de variété dans les découpures, des sites plus imprévus, autant de sauvagerie. Il y a plus à découvrir dans cette zone,

(1) Carte de l'État-major au 1/80 000e : feuilles de Lannion S.-E. et N.-E.

en somme étroite, que dans les continents mystérieux et lointains où se portent les explorateurs. Le tout est de savoir borner son ambition, de considérer une île longue de quelques centaines de mètres du même œil que l'on verrait la Nouvelle-Zélande et d'envisager un estuaire breton comme on le ferait pour un rio ignoré de Patagonie.

C'est que les sites à parcourir sont innombrables dans leur variété, tant la côte est dentelée, tant les îles sont semées en face de baies très creuses subdivisées à l'infini par des indentations secondaires. A elle seule, la péninsule dont Lannion occupe la racine suffirait à remplir des vacances avec des excursions quotidiennes.

La petite ville, centre naturel pour ces promenades, n'est pas sur la mer même, mais sa rivière, le Guer, descendue de la Montagne-Noire, s'y transforme en fleuve, grâce à la marée, et porte des navires. Il y a donc un port et Lannion peut se croire un petit Bordeaux ou un petit Nantes; ne possède-t-elle pas ce qui est refusé à la basse Loire, un mascaret, tout comme Caudebec?

Le Guer, quand le flot ne le gonfle pas, est un bien mince fleuve, fossé de sable vasard de médiocre largeur. Les navires qui le fréquentent

sont de taille modeste, jaugeant 45 tonneaux en moyenne, mais ils suffisent pour donner un aspect maritime (1). D'ailleurs, si les bâtiments ayant plus de 3^m50 de tirant d'eau ne peuvent guère monter jusqu'à la ville, on en voit cependant, dont le tonnage atteint 350 tonneaux. Le transport des pommes de terre pour l'Angleterre donne lieu à un mouvement assez considérable. Lannion reçoit la graine de lin de Riga employée comme semence dans le pays.

La rivière est peu connue des pêcheurs français, en dehors des indigènes. Par contre, nos voisins les Anglais sont fidèles au Guer, plusieurs d'entre eux, ne pouvant satisfaire leur passion sur les cours d'eau de la Grande-Bretagne, où la pêche est interdite par les propriétaires, s'en viennent, chaque année, près de Lannion, poursuivre la truite en amont et le saumon aussi. Car le Guer est fréquenté par ces derniers poissons, on en prend même quelque douze cents chaque année. Je me hâte de dire que tout n'est pas pour les Anglais, les Lanionnais se livrent régulièrement à cette chasse aquatique ; quand le flot a baissé, les barques

(1) Mouvement du port de Lannion en 1907 : entrées, 322 navires, 11 713 tonneaux ; sorties, 292 navires, 10 221 tonneaux.

descendent ; dès qu'un saumon est aperçu, les embarcations l'entourent, formant un cercle de filets autour de lui. Les Anglais n'étant pas admis à l'inscription maritime ne peuvent employer cette méthode, ils se servent uniquement de la ligne.

Lannion ne mérite pas seulement une visite pour sa rivière et sa baie. Elle a su garder intacte une partie de son caractère archaïque. Si le reste de la Bretagne est le pays de la pierre, ce coin fut le domaine des charpentiers et, par suite, des *tailleurs d'ymaiges*. Les maisons à haut pignon, à ressaut, à poutres apparentes, sont fort sculptées. Comme toujours, il semble que le bois, matière si facile à fouiller, ait prêté à quelque licence ; ici la sévère Bretagne se montre parfois gauloise. Ce n'est pas de l'art, mais c'est amusant, surtout les jours de marché et de foire, alors le cadre s'anime et prend toute sa valeur.

Les Anglais qui viennent satisfaire leur amour de la pêche ne sont pas de ceux qui se livrent aux réflexions philosophiques, sans quoi un petit monument, croix en pierre placée contre le mur d'une maison de la rue de Tréquier, leur rappellerait les mœurs assez sauvages de leurs guerriers. Avant le supplice de Jeanne d'Arc à Rouen, avant la captivité de Napoléon à Sainte-

Hélène, ils avaient commis un de ces crimes contre le droit des gens. C'était en 1346, Lannion fut surpris par les Anglais, grâce à une trahison. Malgré tout, les habitants et la garnison se défendirent ; un chevalier, nommé Geoffroi de Pontblanc, fit des prodiges de valeur ; accablé par le nombre, il fut fait prisonnier. Au lieu d'honorer son courage, les ennemis firent preuve de la plus horrible cruauté : ils arrachèrent les yeux à ce vaillant et le massacrèrent ensuite. Tel est le souvenir rappelé par la croix de la rue de Tréguier.

Les environs immédiats de la ville sont charmants : villages riants, vallons verts, églises et châteaux sont des buts d'excursion laissant d'heureux souvenirs. C'est Brélévenez qui dresse sur une colline dominant Lannion la superbe flèche de pierre d'une des plus remarquables églises de Bretagne ; c'est, au long de la vallée du Guer, en allant vers Plouaret, une chaîne de châteaux féodaux, ruines parfois grandioses : Coëtfrec, Runfao, Tonquédec surtout. Une promenade sur les bords du ruisseau clair qui deviendra chenal maritime fera mieux comprendre et aimer la Bretagne.

Mais ne nous attardons pas sur les rives du Guer, le Lanionnais mérite surtout une visite pour ses rivages.

La mode se porte sur ces côtes déchiquetées, où les plages de sable fin s'arrondissent entre les roches aux formes bizarres semées dans la mer en masses innombrables. Les écueils, les îles, les falaises rougeâtres méritent en effet la réputation naissante de ce petit coin d'Armorique, dont les chemins de fer à voie étroite vont faciliter l'accès.

Le pittoresque est dû à la mer. Le paysage terrestre parcouru de Lannion à l'anse de Perros est très vert, mais d'assez médiocre relief, rien n'arrête le regard. Le sol est plus fertile et mieux cultivé que dans le Morbihan ou le Finistère, mais il y perd de son intérêt pour le touriste. Le paysan lui-même est banal ; au lieu des costumes variés, colorés et pittoresques des départements voisins, on se trouve en présence de bonshommes semblables aux paysans de nos banlieues; peut-être plus sales et déguenillés.

Vers Saint-Quay, le site devient plus accidenté, charmant même à l'entrée du vallon. Une vaste étendue de mer apparaît. Au premier plan, une longue île très mince qui, sur près de 1 kilomètre et demi, profile en dents de scie une haute arête, l'île Tomé, semble garder l'entrée de l'anse de Perros. Tomé, Perros, ces noms espagnols sonnent étrangement ici au milieu de

ces bourgs bretons aux noms bien celtiques : Trélévern, Louannec, Trégastel, Pleumeur...

L'île Tomé tourne vers la terre sa plus haute pointe, dominant de 61 mètres le niveau des flots, puis la crête s'abaisse en ondulations qui lui donnent l'aspect d'une chaîne de montagnes. L'illusion est complète, tant les aiguilles de rocher qui la hérissent sont bien découpées. Tout autour, la mer est couverte d'écueils aux formes fantastiques.

Une seule habitation dans Tomé : le fermier élève deux vaches et quelques moutons et cultive de rares légumes, mais son industrie principale est l'incinération du varech. Sans cesse sa femme, ses enfants et lui recueillent les algues sur les roches basses, les font sécher sur le rivage et les brûlent pour en recueillir les cendres. Les fumées lourdes qui s'élèvent de ces foyers planent sur l'île et lui donnent souvent une apparence désolée.

L'anse de Perros, à marée basse, est une vaste grève de sable et de vase encombrée de rochers. Au bord s'alignent, près d'un petit port, des maisons proprettes entourées de jardins fleuris ; puis le chemin monte au bourg de Perros-Guirec, dont les rues entourent une curieuse église construite en granit de Ploumanac'h, d'un rouge fauve, qui

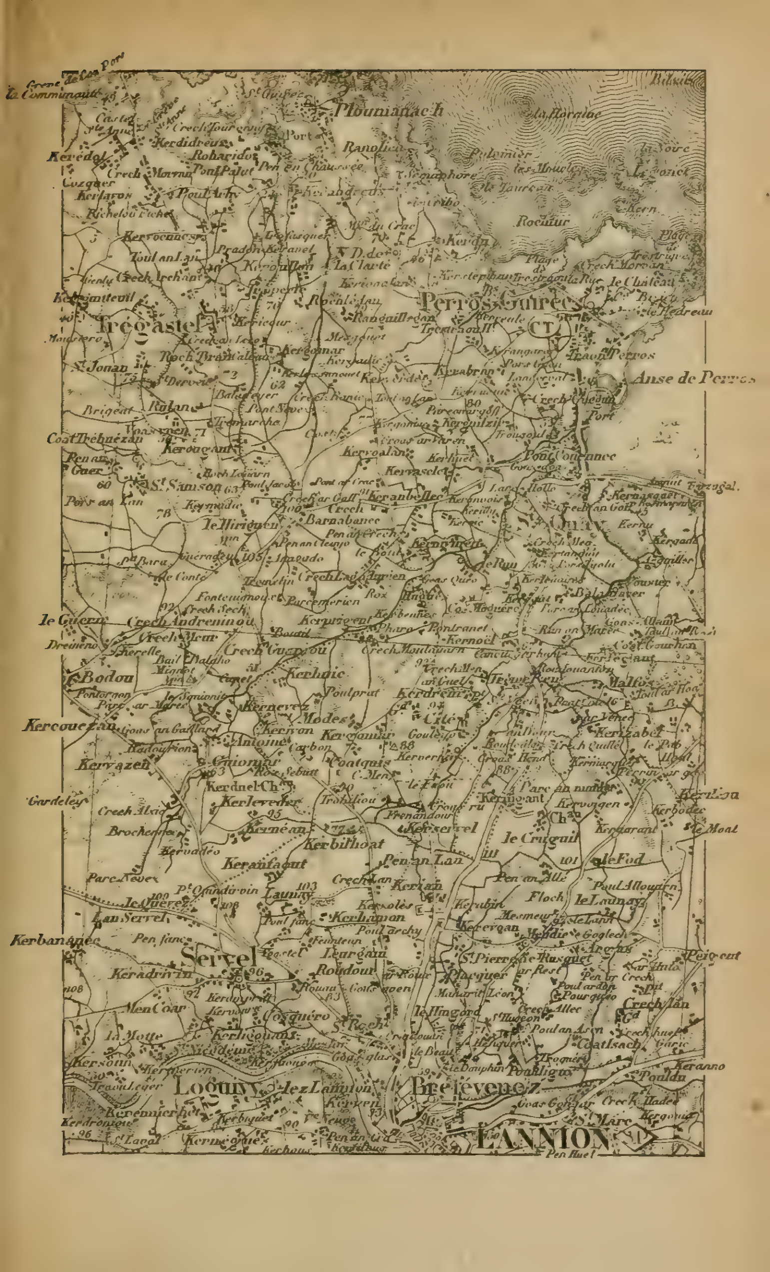
fait ressortir à merveille les lourdes arcatures romanes et les lignes sobres de la tour du clocher. La « ville » balnéaire est plus bas, au bord de la plage de Trestraou, d'un sable blanc et doux faisant face aux Sept-Iles. Le mot *ville* un peu prétentieux pour deux hôtels et quelques villas il y a dix ans, est maintenant mérité, les constructions naissent chaque jour, l'espace entre le port et le bourg, les abords de la plage de Trestriquel allotis et divisés par des rues spacieuses prennent figure citadine (1).

Le port a de l'activité, surtout pour l'expédition des pommes de terre en Angleterre : année moyenne, 60 à 70 navires viennent charger sur ce point et font la plus grande partie du trafic. C'est également, plus encore que Lannion, un centre d'importation pour la graine de lin, en certaines années Perros-Guirec a reçu 60 tonnes de ces semences (2).

Nous avons passé la nuit à Perros où l'on me dissuade de visiter les Sept-Iles. Ce sont des

(1) Un chemin de fer à voie étroite relie maintenant Perros à Lannion : il est tracé sur la carte ci-contre.

(2) Mouvement du port de Perros-Guirec en 1907 : entrées (marchandises), 189 navires jaugeant 5 566 tonneaux ; sorties, 128 navires jaugeant 8 393 tonneaux. La pêche côtière est effectuée par 139 bateaux, montés par 491 marins.



Ploumanac'h
Trégastel
Perros-Guirec
Anse de Perros
St Samson
St Quay
Servel
Loguivy-lez-Lannion
Brélévenez
LANNION
Kerlévenez
Kerbilhoat
Keranfaout
Le Crugail
Le Launay
Kerdreurs
Kerhuic
Bodou
Kervazen
Kercouezan
Le Guern

roches nues dont une seule, portant le phare, est habitée. Des abords de Trégastel, en allant à l'île Grande, je verrai tout l'ensemble de l'archipel et pourrai en distinguer les moindres détails.

Au point du jour, une petite voiture attelée d'un cheval nerveux nous emmène par un chemin abrupt à Notre-Dame-de-la-Clarté, village créé autour d'une belle et pittoresque église où les gens atteints de maux d'yeux viennent prier la Vierge. L'édifice est charmant, cependant on ne s'y arrête guère ; le paysage environnant attire davantage par son étrangeté. La roche a percé le sol en masses moutonneuses, aux formes les plus tourmentées. C'est un conglomérat granitique où le quartz noir et brillant et le gneiss rose donnent l'impression d'un poudingue d'amandes semé de débris de jais. Cela rappelle, avec la couleur et l'éclat en plus, certains entassements de grès dans la forêt de Fontainebleau. Mais ici le chaos semble infini, c'est un paysage extravagant, où des blocs aux formes les plus inattendues couvrent les pentes et les plateaux, bordent la mer, se creusent en baies, projettent des promontoires. Ces tas d'énormes cailloux roses enserrent une petite baie qu'ils bordent en inexprimables écroulements. Dans la campagne, ils surgissent brus-

quement au milieu de vertes cultures, quelques-uns d'un gris de fer, ceux-ci lavés de rouille, d'autres éclatants. Sur le fond bleu de la mer, les amas rongés par les lames semblent des roches en ignition. Ce paysage ne ressemble à rien de déjà vu ; on pourrait se croire dans une autre planète. Le petit fjord de Ploumanac'h, ainsi encadré, n'a aucune verdure sur ses rives ; sans une voile blanche de pêcheur, on pourrait le croire abandonné.

Ce paysage fait du tort aux Sept-Iles. Cependant les voici devant nous, à 4 kilomètres et demi seulement de la pointe de Meur-Raz, qui porte un phare. Sous ce soleil éclatant, elles se détachent avec netteté. En réalité, les Sept-Iles sont cinq, mais entourées par une multitude de roches dont une grande partie recouvertes à haute mer.

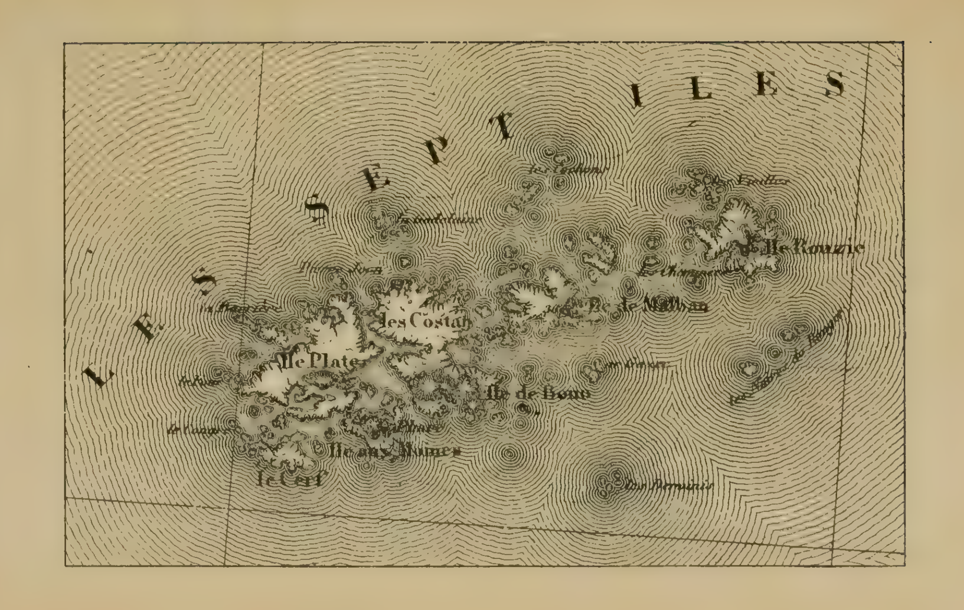
L'île AUX MOINES, qu'il ne faut pas confondre avec celle du même nom dans le Morbihan, est une haute colline régulière ; à son extrémité occidentale, une lourde masse de constructions est un ancien fort, devenu ferme ; l'île possède quelque bétail. A l'autre extrémité, sur le point culminant, un phare très blanc se détache avec vigueur sur le fond roux de cette petite terre.

Une jetée naturelle, formée de roches et de

galets asséchant à basse mer, relie l'île aux Moines à la géante du groupe, l'île de Boxo, d'une étendue double de celle de l'île jumelle ; elle n'a pas moins de 800 mètres de long sur 300 de large. C'est une muraille hardie, haute de 50 mètres, fort belle et de fière apparence.

En arrière, l'île Plate, presque aussi longue, n'est qu'une arête étroite, très basse, entourée de bancs rocheux. A l'est, voici l'île de Malban, mamelon abrupt, aux formes capricieuses, dont le sommet domine la mer d'une hauteur de 36 mètres ; enfin, plus à l'orient, l'île Rouzic se dresse comme un volcan sur un socle de roches marines. Cet îlot, éloigné du reste du groupe, est peuplé d'une prodigieuse quantité d'oiseaux de mer qui viennent y déposer leurs œufs. On y trouve notamment un oiseau appelé calculot (?) dans le pays, semblable à un perroquet et complètement inconnu sur le reste de la côte. Il habite Rouzic en été et émigre en hiver. Le nombre en est si grand, qu'un seul chasseur en a tué jusqu'à deux cents. Quant aux autres Sept « Iles », le Cerf et la Pierre, ce sont des écueils en partie submergés.

Si le petit archipel est resté désert, sauf l'île aux Moines, il n'en a pas moins, dans cette brume légère qui flotte à la surface de la mer,


LES SEPT ILES
Ile Rouzic
Ile de Malban
Ile des Costans
Ile Plate
Ile de Bono
Ile aux Moines
le Cerf

une apparence plus grandiose que la plupart des autres îles de l'Océan. Par la hardiesse de leurs roches et leur brusque élévation au-dessus du flot, les Sept-Iles produisent un superbe effet décoratif, complétant à merveille ce coin si curieux de nos côtes.

Des rochers de Notre-Dame-de-la-Clarté, nous descendons maintenant vers Ploumanac'h, entre des rochers à travers lesquels la route a été frayée. Parfois la pierre aplanie sert de plate-forme au chemin. Celui-ci, bordant un instant le fjord de Ploumanac'h, aboutit au sale et sordide hameau de ce nom, aux maisons grises et basses, couvertes de chaume, entre lesquelles vaguent des porcs maigres. Cependant Ploumanac'h perd un peu de cette sauvagerie. Quelques maisons neuves aux toits de tuile, soigneusement construites, tranchent heureusement par leur propreté sur le caractère misérable de leurs voisines.

Au delà de Ploumanac'h s'arrondit une petite anse, frangée de rochers aux formes fantastiques et semée d'autres rochers qui, à basse mer, sont au milieu de la plage. En ce moment, le flot s'est retiré, nous pouvons gagner un de ces blocs sur lequel une niche, ou plutôt une chapelle minuscule, aux arcades romanes, abrite une image de

saint Guirec, un de ces bons saints bretons qui ont prêté à tant de légendes. Le saint Guirec de la petite chapelle est une statuette de bois ; il a un bras et le nez cassés, il est vêtu d'une dalmatique bleue, d'une tunique marron et d'une mitre jaune. Sur le rivage, le brave saint possède une chapelle plus vaste, objet d'un pèlerinage ; sa statue en bois est criblée d'épingles plantées par les jeunes filles qui désirent se marier dans l'année.

Au-dessus de Saint-Guirec se dressent les groupes de rochers les plus curieux. Il y a là un amoncellement de blocs sculptés, fouillés, traversés, érodés, formant le plus fantastique décor de dolmens naturels, de roches reposant sur une tige comme de gigantesques champignons. Aucun site ne donne une impression aussi saisisssante. La teinte générale de ces globes, de ces tables, de ces pyramides, de ces obélisques perforés, les uns absolument nus, les autres empanachés de quelque arbuste, est d'un rouge vif, rendue plus rutilante encore par contraste avec la mer bleue.

Les rochers sont particulièrement ardents de teinte et de majesté farouche à la pointe de Meur-Raz. Un écroulement de la colline a précipité dans le flot une masse formidable de couleur fulgu-

rante, séparée de la côte par un chenal étroit sur lequel on a jeté une arche hardie pour conduire au phare, tour basse d'un blanc éblouissant qui éclaire le passage entre les Sept-Iles et la côte. Une partie des blocs, blanchie au lait de chaux pour servir d'*amer* à la navigation, fait mieux ressortir encore l'éclat fulgurant des rochers. Aucun paysage ne produit une impression semblable à ce site de Ploumanac'h. On viendrait de bien loin le voir s'il était en Suisse ou en Écosse !

Au retour du phare, nous traversons une autre zone de rochers, de plus en plus bizarres ; ceux en forme de champignons abondent, monstrueux parasols formés d'une table arrondie supportée par un mince pilier.

A mesure que monte le soleil, le ciel devient de plus en plus clair et tout cet ensemble prend des reflets plus vifs encore. Hélas ! les Sept-Iles, trop nettement éclairées, perdent de leur aspect majestueux ; ce ne sont plus des chaînes de hautes collines, mais de gros rochers arides et pelés où la vie ne se révèle que par la ferme et le phare de l'île aux Moines.

En route pour les autres îlots de cette côte déchiquetée. Nous traversons de nouveau Plou-

manac'h pour nous engager sur une chaussée jetée à travers la petite baie et servant de barrage à deux fjords devenus des étangs maritimes ; sur les passages laissés aux eaux de la marée et fermés par les écluses, des *moulins à mer* ont été établis ; lorsque les étangs sont remplis, leurs eaux, pressées de reprendre le large, font tourner les grandes roues. Sur cette digue de gros blocs, ces constructions lourdes, entourées de rochers, semblent aussi sauvages que la nature environnante.

Le chemin court dans un pays très vert ; bordé de maisons nombreuses, il ouvre souvent des aperçus sur une péninsule capricieusement découpée où le vaste couvent de Sainte-Anne, des villas et un château apportent une apparence de prospérité et de vie contrastant avec la rude et ardente nature de Ploumanac'h. On monte peu à peu vers le village de Trégastel dont l'église, du douzième siècle, bâtie dans le cimetière, possède un des plus curieux charniers de Bretagne. Cet ossuaire, dans lequel on a rejeté depuis deux siècles tous les débris retirés des tombes abandonnées, est une galerie circulaire à balustres, recouverte d'un dôme ; une tourelle à coupole de granit le signale aux passants. Entre les balustres sont disposés sans soin, au

hasard des trouvailles, des crânes, des fémurs, des tibias. Malgré le grand soleil, malgré les fleurs, c'est horrible, mais l'édicule lui-même est charmant.

Dans le cimetière, devant chaque tombeau est placée une coupe destinée à recevoir de l'eau bénite ; elle est surtout alimentée par la pluie ; sur le rebord, les oiseaux pépient, ébouriffent leurs ailes, s'ébrouent, se baignent avec de petits cris joyeux, pendant qu'autour d'eux bourdonnent des abeilles. Cette vie intense, à côté de ce charnier où des têtes de morts vous contemplent de leurs orbites vides, où des tibias s'allongent entre les grêles colonnettes, quel beau sujet de philosophie pour un fervent de l'antithèse ! Victor Hugo, s'il eût connu Trégastel, aurait écrit une merveilleuse page.

Au delà du village, sur le sommet de la colline de Roch-Bran, se dresse un monument qui, de loin, m'avait paru une ruine celtique surmontée d'une croix. C'est moins et c'est plus. Les coutumes des anciens Celtes perpétuées jusqu'à nous, mieux conservées peut-être ici, dans ce chaos de pierres de Ploumanac'h, ont fait naître un bizarre monument appelé le calvaire de Trégastel, amas de blocs de granit, abritant une chapelle à sa base. Au sommet, où l'on monte

par un sentier construit aux flancs du cyclopéen édifice, se dresse une croix.

La chapelle, ouverte dans la masse même, a une voûte et des nervures ogivales. Une longue inscription bretonne rappelle sans doute la construction, d'ailleurs assez récente. Sur l'autel, formé d'un bloc de granit, un groupe en pierre représente le Christ mort sur les genoux de sa mère, entre saint Joseph et saint Jean. Près d'une inscription bretonne, une autre, en français, fait connaître le but de cette construction en vue de la mer dangereuse :

Jeté par un naufrage sur les côtes inconnues, tout à coup vous apercevez une croix sur un rocher. Malheur à vous si ce signe de salut ne fait pas couler vos larmes! Vous êtes en pays d'amis ; ici ce sont des chrétiens. Vous êtes Français, il est vrai, et ils sont Espagnols, Allemands, Anglais peut-être (sic). *Et qu'importe, n'êtes-vous pas de la grande famille de Jésus-Christ? Ces étrangers vous reconnaîtront pour frère, c'est vous qu'ils invitent par cette croix; ils ne vous ont jamais vu, et cependant ils pleurent de joie en vous voyant sauvé du désert.*

Au milieu de cette touchante invocation à la fraternité, ce *peut-être,* accolé au mot Anglais, en dit long sur la persistance de l'animosité vouée par les Bretons à leurs voisins d'outre-Manche, aujourd'hui leurs principaux clients.

Le sentier qui contourne le monument pour

atteindre le sommet est bordé de niches renfermant des statues de saints dont le nom est écrit en breton : saint Lorans, saint Isidore, patron des jardiniers bretons... ; le chemin passe parfois sous des couloirs de pierre brute semblables à des dolmens. D'autres statues de granit gris se suivent : saint François-Xavier, saint Ervoan, saint Joseph. Dans la niche creusée dans le piédestal de celle-ci, une ravissante statuette en bois représente un évêque. Une statue de Jésus-Christ détonne dans ce milieu naïf par son peinturlurage de couleurs crues.

Du haut du calvaire fait de roches titaniques où les cristaux rouges étincellent et qui rappellent les œuvres de l'âge de pierre, la vue est une des plus vastes, des plus variées et des plus majestueuses de la Bretagne. Les roches de Ploumanac'h, l'archipel des Sept-Iles, des centaines de rochers, de récifs et d'îlots apparaissent. La côte en est frangée. Quelques-uns de ces rochers sont assez vastes : ainsi l'île Rennat, qui fait face à Sainte-Anne, Lain-Braz, l'île Dhu, l'île de Seigh, l'île de Biwic. Paysage extraordinaire de grandeur et de mélancolie.

Sur le continent les campagnes vertes, faites d'ondulations indécises, se prolongent jusqu'à la ligne bleue des monts d'Arrée.

On s'arrache avec peine à ce spectacle grandiose. Mais l'heure avance et le chemin est long encore avant que nous puissions atteindre l'île Grande, la plus importante de nos îles de la Manche après Batz et Bréhat. Un dernier regard aux Sept-Iles, qui alignent leurs rochers au loin, et en route !

IX

L'ILE GRANDE (ÉNÈS-MEUR) ET SON ARCHIPEL [1]

De Trégastel à Pleumeur. — Saint-Samson rend les hommes forts. — Pleumeur. — Saint-Dozec et son menhir. — L'île d'Aval. — L'île d'Erch. — Entrée dans l'île Grande. — Kervégan. — La fontaine et l'église de Saint-Sauveur. — Ile de Milio. — Ile de Molène. — Ile Fougère. — Ile de Toinot. — Ile Losquet. — Ile à Canton. — Ile du Renard. — Excursion dans l'île Grande. — Les carriers. — Le manoir. — Agriculture. — Le menhir. — Ile Corbeau. — Ile Morville. — Le lichen. — La vie à l'île Grande.

Kervégan (île Grande). Septembre.

Il reste beaucoup à faire encore pour rendre accessibles ces superbes côtes du Lannionais. Les routes se tiennent loin du littoral, on ne peut guère les parcourir qu'à pied. En voiture, les détours pour aller d'une plage ou d'une baie à une autre sont immenses. De Trégastel à l'île Grande, par exemple, la distance est au moins doublée ; il faut descendre à mi-chemin de Lan-

[1] Carte de l'État-major au 1/80000e : feuilles de Lannion S.-E. et N.-E.

nion et faire brusquement un crochet par Pleumeur-Bodou [1].

Le paysage, sans être beau, est cependant intéressant, peut-être le doit-il à sa sauvagerie même. Non loin de Trégastel, dans un champ, un menhir se dresse, près de lui gît un autre monolithe ; çà et là d'énormes blocs de rochers ont peut-être été l'objet d'un culte. Peu de maisons sur le chemin, les villages sont au loin, près de la mer ; on les devine à peine au milieu de la verdure. L'un d'eux, Saint-Samson, montre l'élégante flèche et la fine tourelle d'une chapelle où les hommes se rendent en pèlerinage pour obtenir la force de Samson. Une borne située près de l'église avait des vertus mirifiques : il suffisait de se frotter le dos à cette pierre pour devenir puissant comme le héros des Hébreux !

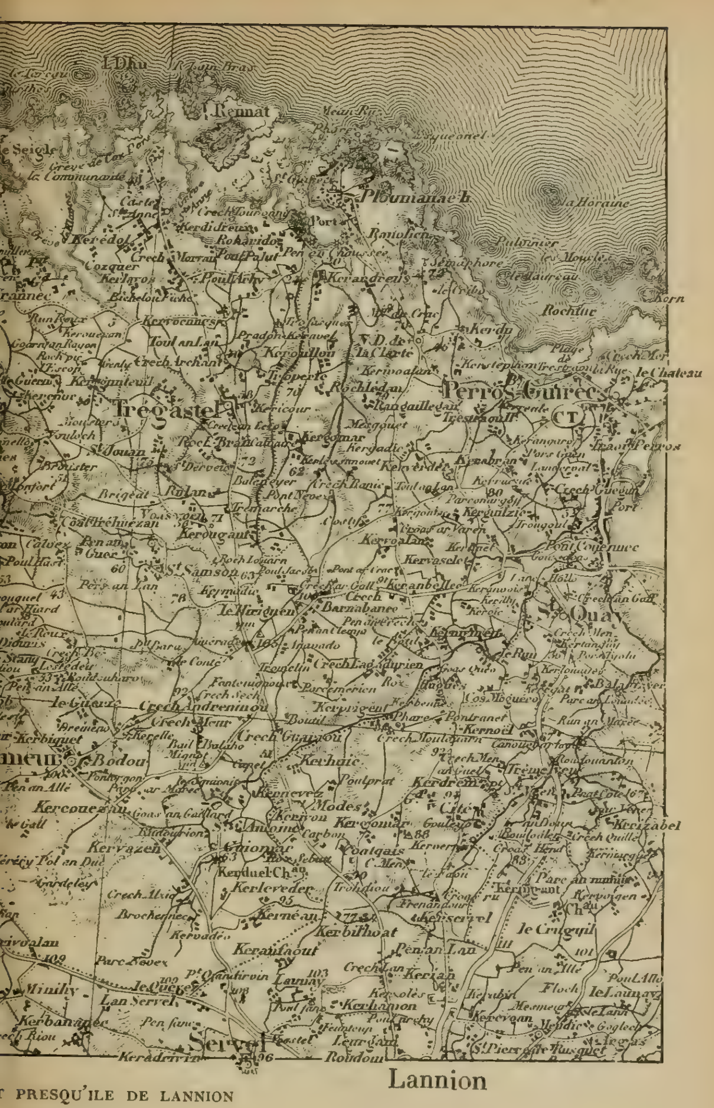
La route franchit ensuite un faîte aride pour descendre dans un bassin riant ; un parc aux grands ombrages abrite le beau château de Kerduel, dont la façade, se détachant sur le fond vert des allées, a très grand caractère. Il est construit sur l'emplacement du manoir de Kerduel, fameux

---

[1] Ceci ne saurait plus s'appliquer à la partie orientale, le chemin de fer de Lannion à Tréguier permet une visite facile.



ARCHIPEL DE L'ILE GRA



T PRESQU'ILE DE LANNION

par la légende des chevaliers de la Table ronde. Là vécut le roi Artus avec la reine Gwenarc'han, entourés de Lancelot, de Tristan et des autres preux dont la légende nous a conservé les noms. Au delà, le paysage change, les champs sont bordés de haies hautes et touffues. Dans les enclos paissent de nombreux troupeaux, d'une race forte ; nous avons désormais dit adieu aux fines et élégantes petites vaches dites bretonnes, propres au Morbihan, à la Cornouaille et au Léonnais. Les cultures sont mieux soignées aussi. Cette région, par plus d'un côté, ressemble davantage au Cotentin qu'à la Bretagne.

On commence à découvrir l'île Grande au moment de pénétrer dans le village de Pleumeur-Bodou. A distance, le bras de mer qui la sépare de la côte est invisible ; elle semble soudée au continent. C'est un plateau nu, sans arbres, mais couvert de maisons aux toits rouges ; au delà, une multitude de rocs et d'îlots lui font cortège.

Pleumeur est un bourg d'aspect prospère, grâce au soin apporté à la construction des maisons ; les inépuisables carrières de l'île Grande lui ont fourni des matériaux taillés, aussi les demeures sont-elles faites de blocs de granit bien appareillés ; aux angles se dressent des sortes

d'acrotères que je n'ai pas encore rencontrés ailleurs. Le bourg couronne un mamelon abrupt, à 100 mètres au-dessus de la mer. Le chemin descend aussitôt par une pente fort raide ; sur moins de 1 kilomètre, la dénivellation est de 50 mètres. On est alors entre deux ravins très profonds et verts, où coulent de clairs ruisseaux. L'eau abonde partout ; autour du hameau de Saint-Duzec, dont l'élégante chapelle a son chevet rempli par une grande verrière ogivale, ce ne sont que sources et fontaines. Dans les ruisseaux croît un cresson vigoureux et dru. Aussi les ravins, en réunissant leurs eaux, forment-ils une riviérette assez puissante pour faire mouvoir un moulin. Au-dessus de la petite usine, dont la roue bat gaîment, se dresse un des plus beaux menhirs de Bretagne ; monolithe régulier, haut de 8 mètres et couronné d'une croix. La face qui regarde le vallon a été couverte de peintures barbares, se détachant sur un fond noir. Elles sont modernes et ont eu pour but de faire ressortir des sculptures que le chevalier de Fréminville expliquait ainsi il y a soixante ans, alors que le monument n'était pas bariolé : « Une figure de femme en pierre (*sic*)ayant sur sa tête un coq, puis de droite et de gauche une lune et un soleil ; à ses deux côtés sont deux verges en

croix et une échelle. Au-dessous de cette figure est une sainte face, ayant d'un côté la lance et l'éponge en sautoir, de l'autre un marteau. Plus bas encore et vers le milieu à peu près du menhir, on voit un grand crucifix et à quelque distance, au-dessous encore, une figure de la lune. »

La colline à laquelle le menhir est adossé est fort morose et s'harmonise avec ce monument curieux. Nous sommes bien en Bretagne ici ; les noms de lieu, par leurs consonances, sont bretonnants comme nulle part ailleurs. Autour du petit estuaire formé par le ruisseau, voici Pen-an-Guern, Kermor-Hézan, Run-an-Guern, hameaux habités par des carriers venus de l'île Grande. L'exploitation de la pierre, industrie du pays, fait vivre des milliers de personnes.

A Pen-an-Guern, on traverse le petit cours d'eau pour aller longer les rives d'une vaste baie en ce moment à sec, formée d'un sable résistant sur lequel passent les voitures qui vont chercher des pierres dans les diverses carrières. De la baie surgissent de nombreux mamelons rocheux ; à haute mer, ce seront autant d'îles. Les plus importantes sont l'île Aval et l'île Erch. Les autres sont Morville et, au large, parmi les récifs, l'île Goulmedec. Seule l'île Aval a quelque culture et une ferme, dont le toit d'un rouge vif

se détache crûment sur le fond vert des prés et des champs. On croit que c'est l'île d'Avalon ou Agalon, où fut enterré le roi Artus, attiré dans cet îlot par les enchantements de la fée Morgane. Les ennemis des légendes disent que le prince fabuleux aurait été englouti par les sables mouvants de la baie.

Le chemin aboutit à un détroit, en ce moment, à mer basse, lagune sans profondeur, franchi par un pont de granit. En face, voici Énès-Meur, l'île Grande, ses nombreux villages et ses rocheuses campagnes. La route pénètre dans l'île par une tranchée qui nous révèle la constitution du sol : simple calotte de granit, recouverte d'une couche végétale très mince. Un village, Kerjagu, garde l'entrée du détroit ; plus loin, voici Kervalant, et enfin le centre principal de l'île, Kervégan, où se trouvent l'auberge, l'école et une haute construction aux allures de château.

Pendant qu'on prépare notre déjeuner chez le boulanger-épicier-aubergiste-commissionnaire-banquier de Kervégan, nous allons faire le tour d'Énès-Meur. L'excursion est assez longue, l'île a 2 kilomètres d'étendue dans le sens de l'est à l'ouest, et 1 100 à 1 200 mètres du nord au sud ; masse régulière frangée, devant Kervégan,

par une anse au milieu de laquelle est un îlot. Au nord, deux ou trois criques se creusent.

En suivant les rivages de l'anse méridionale, on atteint bientôt, près de Rucornic, l'église Saint-Sauveur, paroisse de l'île, bâtie sur un ressaut de terrain, au pied duquel coule une fontaine ; *coule* est un mot peut-être exagéré, à peine un suintement d'eau. Mais la source a dû être plus forte autrefois; on ne s'expliquerait pas autrement l'élégante clôture de granit, bordée intérieurement de bancs, qui entoure le petit bassin. Au-dessus de la source même, une niche renferme la statuette de saint Yves, en faïence. Cette fontaine, dédiée au saint Sauveur, est un lieu de pèlerinage : les mères viennent de fort loin y plonger leurs enfants pendant trois lundis de suite pour les faire marcher. Nous ne sommes pas un lundi, aussi la fontaine est abandonnée, mais elle alimente plus bas un bassin aux eaux prodigieusement sales, autour duquel les laveuses sont groupées.

L'église, pauvre temple gothique avec des ex-voto nombreux, renferme de curieuses statues et un Christ en bois, naïvement sculptés et bariolés, œuvres, sans doute, des tailleurs de granit de l'île. Le sol est recouvert de grandes dalles funéraires. Au dehors, tout autour de la chapelle dont

la sacristie porte une inscription rongée laissant lire encore la date 1563, s'étend le cimetière, rempli de grandes pierres tombales gravées.

Près de l'église, une vaste construction blanche entourée d'un jardin sert d'habitation aux douaniers ; le vent a retroussé les sables sur le rocher et formé au-dessus un bourrelet de dunes d'où la vue est complète sur le paysage bouleversé des carrières. De cette pointe, appelée Créach-an-Lannic, nous découvrons un grand nombre d'îlots, pour la plupart sans verdure, mais continuellement excavés par les carriers. Le granit de l'île Grande, pierre bleue à grain fin, pailletée de gneiss, est très dur, mais se prête bien à la taille, aussi convient-il à merveille à certains emplois tels que la bordure des trottoirs et des murs de quai ; l'extraction en est facile, la mer monte assez haut dans les divers mouillages de l'île Grande pour que les petits navires puissent venir charger près des carrières. Tous ces avantages ont donné une grande importance aux gisements de l'île et des nombreux îlots qui l'entourent, ce qui explique la population considérable de ces rochers nus — plus de 800 habitants.

Devant Créach-an-Lannic s'étend la rade, ou plutôt le mouillage de Toinot, presque à sec à cette heure, immense grève remplie de rochers,

les uns couverts à marée haute, les autres toujours immergés. Écueils ou îlots sont exploités en carrières. Au delà de cette rade, d'autres îles surgissent encore ; la plus éloignée vers le sud, MILIO ([1]), est la plus vaste. C'est une arête de rochers haute de 60 mètres, longue de 1 kilomètre, large de 400 à 500 mètres au centre et se terminant par deux pointes effilées. Milio, très verte, renferme, au centre, de belles cultures entourant une ferme. Quelques ruines prouvent que l'île fut jadis plus fortement habitée. Entre Milio et la côte, une grève au milieu de laquelle surgit un autre îlot permet, à mer basse, de se rendre à pied sec sur le continent. Cette région dépend de la commune de Trébeurden, dont la haute flèche domine tout le paysage.

D'autres îles, moins considérables, ferment la rade : MOLÈNE qu'il ne faut pas confondre avec la Molène d'Ouessant et qui comprend deux rochers : grande et petite Molène ; la grande et la petite FOUGÈRE. Un îlot plus considérable, haut

---

([1]) Milio est orthographiée *Millian* sur la carte de l'État-major. Entre celle-ci et la carte du service vicinal, il y a dans la façon dont les noms sont écrits des divergences nombreuses ; j'ai souvent adopté de préférence les indications de l'État-major, puisque les cartes de ce livre sont, pour la plus grande part, extraites de ce monument topographique de notre pays.

de 10 mètres, est devant la pointe de Toinot ; la carte ne donnant pas le nom de ce rocher, j'avise une bonne femme sur le seuil d'une misérable, sale et lugubre maison, devant un petit champ de pommes de terre et de haricots et vais lui demander le nom de cette île. Elle ne comprend pas un mot de français et s'évertue à me répondre en breton.

Il faut aller plus loin pour trouver des gens parlant français. La campagne est morne, les champs sont maigres, seules les femmes y travaillent, tous les hommes sont dans les carrières. Ici pas de marins, l'île ne renferme que deux pêcheurs ; mais l'homme dédaigne le travail de la terre tout autant que l'habitant de l'île de Batz ; il préfère extraire et tailler le granit. Entre ces champs misérables et la côte, bordée d'énormes rochers qui promettent pour longtemps encore du travail aux carriers, se prolonge le bourrelet des dunes couvertes d'une herbe fine et de chardons bleus.

La plage, formée d'un sable à très gros grains, sert en même temps de port, les blocs de granit taillés y sont conduits, la mer haute les recouvre, les bricks et les goélettes viennent alors près du point de gisement ; au jusant, ces petits navires restent à sec, on n'a qu'à ramasser les pierres taillées et à les embarquer. En deux ou trois

marées, on peut ainsi procéder au chargement d'un navire. Pour amarrer les bateaux, de grands piliers de granit ont été plantés sur la rive.

Cette côte orientale de l'île Grande constitue un vaste chantier. La pierre extraite est taillée sur place. Sur un promontoire, quelques maisons basses servent d'abris aux carriers, l'une d'elles abrite un atelier de taillandier : là sont réparés les pics, les marteaux, les ciseaux des ouvriers. Le forgeron est assis devant la porte avec les carriers, ils déjeunent ; des enfants venus des villages de Rucornic et de Kervégan pour porter le repas de leurs pères jouent parmi les blocs. Je m'assieds au milieu de ces braves gens pour les faire causer. Deux ou trois ont l'accent traînant de la Normandie ; je m'en étonne, ils m'apprennent que le développement des carrières dans l'archipel de l'île Grande a déterminé un exode, et quelques familles de carriers sont venues du Cotentin : de Cherbourg, de Diélette, de Flamanville (1) et des Chausey, apportant des méthodes nouvelles de travail.

Les carrières ont acquis une importance nouvelle ; depuis cinquante ans, l'île Grande ali-

(1) Sur cette région de Cherbourg et de la Hague, voir la 6e série du *Voyage en France*.

mentait déjà presque exclusivement Bordeaux qui vient y chercher toutes ses bordures de trottoirs. Par Bordeaux et Bayonne le granit de l'île Grande, qui offre trois nuances : blanche, bleue ou cramoisie, pénètre dans tout le Midi ; à Pau, à Lourdes, malgré les carrières des Pyrénées, on rencontre les durs matériaux bretons. Aujourd'hui, Cherbourg, Le Havre, Caen, Rouen, sont également des tributaires. La digue de Cherbourg emploie en quantité le granit de l'île Grande. Les grands phares qui éclairent ces mers dangereuses sont construits des mêmes matériaux. Les habitants, dont le nombre varie de 600 à près de 1 000 selon l'activité des carrières, vivent tous de cette industrie ; il n'y a pas plus de huit ou dix fermes dans l'île. Le métier est bon : en été, on commence à travailler à 5 heures du matin pour quitter le chantier à 8 heures du soir.

Chantiers primitifs s'il en fut. Chaque îlot est une carrière, près de laquelle a été construite une maison servant à la fois de cantine et d'atelier de taillandier pour la réparation des outils. On s'y rend par la grève à basse mer, mais, pendant la marée, l'exploitation est complètement isolée. Alors la maison au toit rouge placée sur ces rocs pelés donne une impression de tristesse

poignante, surtout lorsque la mer fait rage, pendant les tempêtes si fréquentes sur ce littoral.

Mais dans cet air pur et salin le travail est fortifiant, si pénible soit-il. Les ouvriers, d'apparence robuste, adorent leur métier. Le forgeron qui me décrit leur existence a une affection profonde et instinctive pour ce vaste havre entouré d'îlots, où des navires échoués, d'autres à l'ancre, chargent les pierres taillées. Ils sont nombreux aujourd'hui, les petits vaisseaux, car les travaux de Cherbourg nécessitent une grande quantité de matériaux.

Les ouvriers me désignent les îlots : voici l'île a Canton, grand rocher bizarrement découpé, où les carrières sont nombreuses, entouré de belles plages d'un sable fin, mais ne renfermant aucune maison ; l'île du Renard, rocher hérissé et tailladé, possède une forge ; une forge encore dans chacune des îles Fougère et Toinot, dans Losquet et Lierne. Ces écueils, si petits que souvent les cartes ne donnent pas leur nom, sont donc très vivants ; ils forment au mouillage de Toinot le cadre le plus saisissant qu'on puisse rencontrer, par le contraste de leur aridité absolue et du travail dont leurs roches sont l'objet.

L'extraction est faite par de petits patrons, ou même des tâcherons louant une carrière et ven-

dant la pierre directement ; la plupart se bornent à échanger le produit de leur travail contre les aliments et objets de ménage dont ils ont besoin. L'aubergiste-boulanger leur fournit la farine, les fagots d'ajonc nécessaires aux foyers — car l'île n'a pas de combustible — et jusqu'à du tabac, pour de la pierre. Le fond de la nourriture consiste en pommes de terre de l'île ; elles sont excellentes et produites en abondance sur les terres louées par le marquis de Broc, propriétaire de ce vaste domaine.

« A l'auberge, me disent mes obligeants compagnons, on vous expliquera mieux ce que nous faisons pour gagner notre vie. »

Je serre la main aux vaillants carriers dont le repas a pris fin ; ils recommencent à frapper la pierre sonore, pour lui donner des formes régulières. Sur tout le rivage et les îlots voisins, le même bruit mat et argentin à la fois se fait entendre.

Nous longeons maintenant une grève formée de galets monstrueux, les carriers vont les chercher pour les débiter à la crête de la côte, où les éclats se dressent en talus énorme. La mer qui a amené ces blocs doit être effrayante pendant les tempêtes. En ce moment, elle roule doucement

des lames silencieuses et lentes. A une petite distance, l'île déchiquetée du Renard se hérisse en un farouche désordre, les carriers qui l'exploitent autour de leur cantine au toit rouge paraissent des fourmis. Près du Renard, les belles plages de l'île à Canton semblent attendre des baigneurs ; ils ne viendront sans doute jamais.

Au large, à près de 10 kilomètres de l'île Grande, surgissent d'autres écueils ; sur l'un d'eux est la belle tour carrée d'un phare. Ce sont les Triagoz, récifs portés par le plateau sous-marin dont les Sept-Iles sont une autre partie émergée. Le phare, construit sur l'îlot de Guen-Bras, a une portée de 15 milles.

Du rivage bouleversé du nord, l'île se relève peu à peu en un grand plateau de culture au milieu duquel s'étend, au delà du hameau de Héléqueric, une vaste ferme aux allures de manoir, avec ses tours rondes. C'est le centre agricole de l'île. Tout autour, les champs déjà dépouillés nous révèlent les récoltes enlevées. Du froment, de l'orge, des pommes de terre, voilà toute la production de l'île ; la quantité est insuffisante pour cette population considérable, aussi les femmes ne pouvant toutes s'employer à la culture cherchent-elles à la mer des ressources pour aider à l'entretien de leurs pauvres ména-

ges ; la récolte et l'incinération des goémons, la cueillette de ce lichen appelé mousse de mer, dont l'emploi est considérable en pharmacie, occupent un grand nombre d'entre elles. Ce lichen blanc et gélatineux [1] donne lieu à un assez grand commerce. Mme Le Bail Coadou, qui tient l'auberge et échange des marchandises contre le lichen, en expédie 6 tonnes chaque année ; ce produit est léger et ces 6 tonnes représentent le chargement de plusieurs petits navires lestés avec des pierres taillées.

Du manoir, un sentier conduit au point culminant de l'île, amoncellement de blocs de granit dressé à 34 mètres au-dessus de la mer. Au sommet sont les ruines d'une maison envahies par les pariétaires. Les murailles et les cheminées sont solides encore ; il suffirait de rétablir le toit pour obtenir un abri confortable. Ce fut sans doute un poste de guet, car, de là, on découvre l'île entière, une vaste étendue de mer et une partie des îlots de Trégastel. La côte, au-dessous, taillée en falaise, est séparée par un chenal étroit d'un îlot de rochers activement excavé par les carriers qui y ont construit deux

---

(1) Voir, au 3e volume du *Voyage en France*, le chapitre consacré à l'île de Ré, et page 92 du présent volume.

misérables cabanes ; une goélette ancrée au rivage charge des pierres pour Cherbourg. Plus loin, l'îlot du Corbeau s'élève, nu, couronné d'une singulière pyramide de pierres plates. A côté, l'île Morville, puis les autres rochers qui se dressent au large de Ploumanac'h.

Parmi les maigres pâturages hérissés de genêts et entourés de hautes clôtures, un monument mégalithique s'est conservé : beau dolmen formé d'une table supportée par six pierres ; tout autour une rangée circulaire de grandes dalles dessine un cromlech. C'est un des monuments de ce genre les plus complets de Bretagne. Du haut de ce fruste édifice, la vue s'étend sur l'île et la large baie qui la sépare du territoire de Trégastel. La mer, montée maintenant, entoure l'île d'Aval et l'île d'Erch.

Par un sentier bordé de pâtures, puis de champs cultivés, nous gagnons le hameau du Poullou, composé d'humbles maisons ouvrières, mais construites en solide granit, et rejoignons la petite capitale de l'île, Kervégan, où la vaillante Mme Le Bail Coadou nous a préparé à déjeuner avec les ressources de son magasin. Des sardines — que l'on pêche avec succès dans la baie de Lannion — et une soupe à l'ognon, voilà

ce qu'on trouve à l'île Grande lorsqu'on n'a pas annoncé sa visite. Heureusement nous avions cueilli dans les fontaines de Saint-Duzec une botte énorme de cresson ; avec cette salade on put allonger le menu. L'auberge possède d'ailleurs un excellent vin apporté de Bordeaux par les bateaux qui viennent charger les pierres, et Mme Le Bail sait élever la soupe à l'ognon à la hauteur d'un plat national.

« Ah ! s'écrie mon petit Pierre ravi, on ne sait pas faire de la soupe comme celle-là, à Paris.

— Oui, mon petit bonhomme, il y manquerait six heures de marche ou de voiture par les grèves des Côtes-du-Nord ! »

Tout en déjeunant, je recueille des détails nouveaux sur l'existence des insulaires. Leur sort s'est bien amélioré depuis que l'on a jeté un pont sur le détroit ; jadis on devait parfois renoncer à aller sur le continent ; ne pouvant passer qu'à basse mer, il était impossible d'amener un médecin ; il fallait, il faut encore aller le chercher à Lannion, mais une voiture arrive maintenant à toute heure.

Ce pont a donné à l'île des facilités précieuses ; toutefois, le commerce des pierres ne peut guère en profiter, Lannion est une trop petite ville et trop éloignée. Le transport se fait

toujours par mer avec quelque difficulté, l'île n'ayant pas de port. Les navires ne trouvent que trois mouillages où ils viennent échouer : Toinot, entre l'île de Fougère et Rucornic ; Morville, près de l'île de ce nom, et, non loin du pont et de l'île d'Aval, le mouillage de Penvern. Mais aucune balise n'en indique l'entrée de jour, aucun feu ne les signale la nuit, aussi les navires hésitent-ils souvent à entrer. Malgré cette activité, *Énès-Meur* n'a donc rien qui ressemble à une organisation maritime ; bien plus, le trafic y est gêné par les formalités de douane ; on ne peut les faire sur place. Il faut s'adresser à un autre port. Et pourtant, dans la belle saison, il y a presque toujours une douzaine de bateaux en charge. Si les chenaux étaient balisés, si des cales de débarquement étaient construites, si l'atterrissage de nuit était facilité par des feux, l'exploitation des carrières en recevrait une activité bien plus grande.

L'île, par son commerce et sa population si dense, mérite qu'on s'intéresse à elle. Sur ce plateau, vaste de moins de 200 hectares, c'est-à-dire d'un tiers plus petit que Houat, plus petit encore que Hoëdic [1], elle a une population trois

[1] Sur ces deux îles, voir la 4e série du *Voyage en France*, chapitres II et III.

fois plus considérable. Les écoles sont fréquentées par 140 enfants, 80 garçons et 60 filles. Depuis le mois de novembre 1893, ces écoles sont séparées. Jadis un seul maître devait inculquer le français aux 140 petits Bretons! Aujourd'hui encore, la tâche est excessive, car on ne saurait diriger avec fruit une telle quantité d'élèves. Il faudrait au moins un adjoint pour les plus petits.

Telle est l'île Grande, un des coins les plus intéressants de notre France et des plus ignorés aussi; terre de braves gens et de rudes travailleurs.

Au moment où nous quittions l'auberge, on venait de défourner le pain; femmes et enfants remplissaient l'étroite boutique pour être les premiers aux provisions et j'admirais combien, malgré sa rude existence, tout ce petit monde est propre et paraît heureux. Le travail, un travail pénible mais salutaire, l'absence de cabarets et l'ignorance des séductions des villes ont suffi pour développer et rendre prospères ces petites colonies de carriers qui débitent patiemment les rochers d'*Énès-Meur* et des îlots voisins, ses satellites.

X

ARCHIPEL DE SAINT-GILDAS[1]

Les îles du Lannionais. — Lannion pendant la foire aux chevaux. — De Lannion à Port-Blanc. — Les pêcheurs du Lannionais. — Les goëmonniers. — L'île des Femmes. — L'île de Saint-Gildas. — L'île des Levrettes. — Buguellès. — Les îles Plates. — Ile du Milieu. — Les gens de Buguellès. — Iles des Genêts, Auza, Bilo, Instant, Nini, des Angles, Kerganet, Bihan, Marquer. — L'Ile Illec et la villa d'Ambroise Thomas.

Port-Blanc, 25 decembre.

Cette côte de Lannion est semée d'îles presque inconnues. La géographie les ignore, faisant toutefois exception en faveur des Sept-Iles placées trop au large de la côte pour ne pas figurer sur les cartes, mais les îlots qui bordent le littoral même sont à peine indiqués sur les cartes à petite échelle ; pour les découvrir et les visiter, il faut suivre attentivement le tracé du rivage sur les cartes d'État-major ou du ministère de l'intérieur. Ces dernières, par la coloration bleue de la mer,

(1) Carte de l'État-major au 1/80000e, feuilles de Lannion S.-E., Tréguier S.-O. et N.-O.

laissant en blanc les petites terres insulaires, permettent de reconnaître les plus vastes d'entre elles, celles qui ont déjà 100 à 200 mètres d'étendue.

Dans le Lannionais, les îles sont réparties par groupe : l'île Grande et les Sept-Iles forment les archipels de l'ouest. A l'est, en face de Port-Blanc, Saint-Gildas est la plus vaste terre d'un autre archipel auquel on peut donner son nom. Enfin, à l'embouchure du Jaudy ou rivière de Tréguier, est le groupe des îles d'Er.

Saint-Gildas et ses voisines remplissent un beau golfe entre l'estuaire du Tréguier et Port-Blanc « en Penvénan », comme on dit dans l'Ouest pour désigner la commune. Malgré le voisinage de la ville jadis épiscopale de Tréguier, toute cette contrée est encore dans la zone d'influence de Lannion. Le chemin de fer atteignant enfin Tréguier, peut-être la cité natale d'Ernest Renan reprendra-t-elle son rôle de cité maîtresse [1].

Mais Lannion, placée à l'extrémité d'un embranchement du réseau de l'Ouest, en relations

---

[1] Cette ligne, aujourd'hui ouverte, relie Lannion à Tréguier par Penvénan et projette un embranchement de Tréguier sur Plouec, station de la ligne de Guingamp à Paimpol. Un embranchement du second réseau, prévu entre Tréguier et Plouha, par Paimpol, constituera, avec une ligne déja exploitée, une voie directe de Tréguier à Saint-Brieuc.

avec la grande ligne où circulent les trains rapides, demeure le centre d'où l'on rayonne le plus facilement vers ces curieux rivages dentelés et bordés d'îles. C'est aussi le principal lieu de rendez-vous commercial, extrêmement animé hier à cause de la foire de Noël, la plus importante de l'année, où l'on conduit les chevaux élevés en si grand nombre dans toute la région. Les rues et les quais étaient remplis de ces beaux animaux bien découplés, provenant, dit-on, de chevaux arabes ramenés par les Croisés, et destinés en grande partie à nos attelages d'artillerie. Malgré l'animation que donne la foule de bêtes et de gens, cela n'a rien de la gaîté des réunions de ce genre dans la Bretagne riveraine de l'Océan, les costumes sont noirs et l'on n'entend pas un son de biniou. Par les voies montantes, bordées de vieilles maisons à pignon ou en encorbellement, aux poutres sculptées avec plus de grivoiserie que de finesse, la foule déambule, s'arrêtant aux étalages pour admirer les produits exposés.

Je monte avec le flot des paysans pour gagner la route de Tréquier. La ville se change peu à peu en faubourg, puis les maisons s'espacent et nous voici en pleine campagne ; sur la chaussée s'allonge une file interminable de gens à pied, à

cheval, en voiture, revenant de la foire. Les femmes ont une sorte de coiffe blanche et une robe noire ; les hommes, aussi de noir vêtus, portent une redingote courte de taille et de basque, dont les plis attestent un long séjour dans les armoires. Le gilet montant haut, le col court donnent à l'élément masculin une vague ressemblance avec les quakers ; les faces rasées achèvent l'illusion. On se croirait bien loin de la Bretagne, si nombre de ces caricatures de clergyman ne traçaient de déplorables zigzags sur la route. Beaucoup ont scellé par des rasades d'eau-de-vie la vente du cheval ou de la vache. Peu d'entre eux ramènent du bétail, ils ont plus vendu qu'acheté ; plusieurs portent des tamis à bluter dans lesquels la ménagère passera la bouillie.

Je quitte bientôt la grande route pour prendre le chemin de Kermaria, type du chemin breton, bordé de hauts talus hérissés d'ajonc. En cette saison, les fleurs de cette plante du pays granitique sont d'un jaune pâle ; en été, ce jaune tire sur le safran ; alternant avec les ajoncs sont des chênes déjà dépouillés, des charmes et des fougères roussies. A travers de rares échaliers, on aperçoit la tendre verdure des blés ou les rangées de choux-cavaliers.

Le paysage visible reste ainsi limité à ces

hautes clôtures, à peine ouvert près d'un hameau ou du village de Kermaria-Sulard. La route s'en va sur ce plateau tranquille à une grande hauteur, plus de 100 mètres au-dessus de la mer, puis s'incline doucement vers Penvénan. La nuit est venue quand nous atteignons ce gros bourg aux rues étroites où quelques boutiques éclairées mettent un peu de vie. Et la campagne recommence, non moins calme, on devine que l'on descend rapidement. Bien loin brûlent des feux éclatants. Ce sont les phares ; celui de l'île aux Moines, dans les Sept-Iles, lance des éclats blancs ; à gauche, le grand phare des Triagoz jette des éclats rouges et blancs ; à droite, un feu rouge éclatant signale les Héaux de Bréhat. Dans cette nuit noire où ni reflet ni rumeur de vague n'indiquent la mer, ces lumières éclatantes semblent des étoiles détachées du ciel.

La voiture s'arrête au bord d'une grève que l'on devine au bruit du ressac, devant une auberge faiblement éclairée, c'est l'*hôtel* de la Plage de Port-Blanc, boutique étroite où les douaniers prennent en ce moment l'apéritif.

« Jeanne-Yvonne, voilà un voyageur ! »

Jeanne-Yvonne est la femme de l'aubergiste ; elle me promet un gîte et me donne une vaste chambre servant aussi aux consommateurs, à en

juger par les émanations d'alcool qui persistent encore, mais l'accueil est excellent et une nuit est bientôt passée.

Bien avant le point du jour, si tardif en cette saison, je suis debout et parcours le quai de Port-Blanc. Bientôt une lueur pâle apparaît et



me montre un paysage saisissant. Sur le bord d'une vaste grève, des rochers s'amoncellent, en dômes, en pyramides, en amas de toute forme. Au sommet d'un de ces obélisques, une guérite de pierre semble faire corps avec lui. Un pêcheur me dit, en hochant la tête, que cela remonte « à la nuit des temps » ; un douanier, plus sceptique,

prétend que c'est une guette édifiée il y a peu d'années par un marchand de homards pour voir, de plus loin, revenir ses bateaux de pêche.

En face, sur la grève encore à sec, ou baignés par la mer, des îlots nombreux se dressent, les uns arides et nus, d'autres très verts avec des habitations d'où montent de légers filets de fumée bleue. Les pêcheurs réunis sur le port attendent le flot. Jusqu'au moment où l'on pourra armer un canot pour moi, je me mêle à ces hommes pour les interroger ; personne ne me répond, ils ne comprennent pas ou ne veulent pas comprendre le français et je ne sais pas un mot de bas-breton.

Un aimable instituteur, M. Le Mars, vient me tirer d'embarras. Il connaît à merveille le dialecte de Tréguier; par lui j'apprends l'état misérable de ces braves gens. La pêche est abondante dans ces parages, mais elle ne donne que des poissons communs à bas prix. Ainsi il y a beaucoup de congres, mais cela vaut deux sous la livre. Lorsque le pêcheur a gagné 1f 50 en livrant son poisson au mareyeur, il s'estime heureux et reprend aussitôt la mer ; avec ces trente sous, il faut nourrir une famille nombreuse, six ou sept enfants parfois. A midi, de la bouillie ; le soir, du lait produit par la vache et des pommes

de terre données par le petit champ familial, voilà le repas. Le père s'en va le plus souvent à la mer en emportant la galette de blé noir et de l'eau, le pain est chose presque inconnue.

Si l'esprit d'association pouvait naître, tout changerait, le pêcheur échapperait aux intermédiaires, il pourrait vendre directement ses prises. Aujourd'hui c'est impossible, la moindre expédition isolée par Lannion coûte 3 francs, il faut acheter de la glace et compter avec les arrivées tardives à la halle de Paris faisant perdre les marchandises. Même dans les meilleures conditions, le pêcheur ne touche pas la moitié du prix de son poisson.

En vain a-t-on prêché la communauté d'efforts, aucun conseil ne peut triompher de l'esprit d'isolement. L'assurance est inconnue. Pour 2 francs par an une société offre des secours aux veuves en cas de décès à la mer :

« Nos pères n'ont pas eu besoin de cela ! »

Et ils continuent comme par le passé. Seule la récolte du goémon a modifié leur existence, ils s'y livrent avec une véritable furie, car le produit est certain et courte la période de pêche. En février la coupe est autorisée ; de 6 heures du matin à la nuit noire tout le monde est à la grève à détacher les précieuses algues ; pen-

dant quinze jours les écoles sont fermées faute d'élèves. Sur les rivages découverts après les grandes marées, on se bat pour avoir les meilleures places ; hommes et femmes se prennent aux cheveux.

Le rôle du syndic des gens de mer n'est pas facile alors ; il doit poursuivre ceux qui, sous prétexte de ramasser le goémon d'épave, portent la faucille dans les prairies marines pendant la saison prohibée. Les goémonniers supportent mal cette surveillance, car la récolte des varechs est une ressource précieuse dans un pays où l'on m'a cité un ouvrier ayant dix enfants et gagnant dix sous par jour !

Sans le petit champ, sans le goémon, sans la mer bienfaisante qui fournit les crabes et les coquillages, cette population mourrait de faim.

Le flot a monté, le canot qui doit me conduire dans les îles est paré. M. Le Mars m'a prévenu que les habitants ne parlent pas le français, il veut bien m'accompagner pour me servir d'interprète. Nous voici voguant dans la vaste baie fermée par des îlots. Port-Blanc, vu d'ici, est très curieux avec ses maisons basses, ses rochers et sa chapelle. C'est à la fois riant et fantastique. Nos premières bordées nous font appro-

cher de l'îlot exigu appelé île des Femmes, puis d'un grand rocher semblable à des ruines féodales, couronné par un « amer » pointu, peint en blanc. Des centaines de rochers de toutes formes hérissent la mer, en deçà et au delà des îles.

Le vent porte maintenant vers Saint-Gildas.

Nous abordons sur la grève, près d'un dolmen dont deux piliers sont tombés, l'énorme dalle repose d'un côté sur le sol, formant une ouverture triangulaire. La légende s'en est emparée, c'est le « lit de saint Gildas » ; là, dit-on, le thaumaturge passa sa première nuit en arrivant d'Irlande. Près du dolmen, un écriteau nous informe qu'il est expressément défendu de visiter l'île. Tant pis, nous sommes à terre, nous y resterons.

Voici un amas de grands blocs de rochers, semblable aux amoncellements de grès de Fontainebleau. Sur tous les ressauts, entre les interstices de la roche croissent des plantes vertes : genêt, lierre, pervenche aux grandes étoiles bleues. Autour de ces roches, un bois de pins couvre une pelouse; des nappes vigoureuses de lierre se sont attachées au flanc du granit. En s'aidant des plantes on peut atteindre le sommet des roches ; de là on a une vue superbe sur ces aiguilles, ces dômes et ces écroulements de blocs

chaudement colorés. Dans l'un de ces rochers boisés, un petit réservoir d'eau claire n'a jamais tari, cela semble étrange parce que ce bloc est complètement isolé : l'eau des pluies et des brumes suintant par les fissures explique le phénomène. Les gens du pays disent que cette fontaine est née du rocher par la volonté de saint Gildas. Avec ces pins, ces pervenches, ces arbustes verts, ce n'est pas la Bretagne, c'est quelque îlot ignoré de la côte des Maures et de l'Estérel, dans la chaude Provence [1] !

A travers les ronces, sous le lierre, on devine parmi les rochers comme un arrangement ; peut-être les Celtes eurent-ils ici des monuments aujourd'hui renversés. Ce coin de terre dut être un lieu pour le culte.

Du sommet des coteaux se découvre une vaste étendue de mer, la rade de Port-Blanc, large et profonde, les îles dont quelques-unes, régulièrement soudées entre elles par des sillons de galets retroussés par la mer et que les cartes ne signalent pas.

De cette pointe, si poétiquement belle, un chemin bordé d'ormeaux conduit au hameau de

(1) Voir 55e série du *Voyage en France* (nouvelle édition), 13e série (éditions primitives).

l'île. Une ferme, une villa, deux chapelles le constituent. 14 habitants le peuplent pendant la belle saison. En hiver, il y en a 3 ou 4 à peine. La plus grande des deux chapelles est close, la clef est aux mains du recteur de Penvenan. J'aurais voulu y pénétrer cependant, car elle renferme une des plus célèbres statuettes de Bretagne, celle de saint Gildas. Chaque année, le jour de la Pentecôte, on vient dans l'île avec des chevaux et du bétail, les pèlerins entrent pieusement dans la chapelle, armés d'un morceau de pain dont ils frottent le ventre de la statue; on donne ensuite ce pain à manger aux animaux; ceux-ci, désormais préservés de la rage, reviennent du « pardon » plus alertes et vigoureux.

La petite chapelle est fermée par une grille à travers laquelle on aperçoit un humble autel et, dans une niche, un crâne verdi par l'humidité. C'est le crâne de saint Gildas.

Autour de la chapelle et de la villa croissent, vigoureux, des ormes moussus, d'énormes figuiers, des tamaris, des plantes vertes. Une allée d'ormes passe derrière ce hameau, bordant un chemin qui, plus loin, franchit sur une chaussée l'entrée d'une baie marécageuse divisant l'île en deux parties. D'un côté, autour de la

chapelle, les hauts rochers tapissés de lierre, empanachés de verdure, surgissant des pins, au milieu la lagune où monte la mer, bordée, vers le nord, par un sillon de galets; plus loin, une presqu'île de forme arrondie. Là sont des pâturages où de superbes chevaux viennent à notre approche; les terres de culture sont assez vastes, le sol très fertile pourrait être mieux entretenu. Ce beau domaine est loué 1 200 francs, le fermier ne pourrait payer, s'il n'avait le revenu du goémon recueilli et incinéré sur les grèves.

Le sillon littoral, de formation si curieuse, relie Saint-Gildas à l'île des Levrettes. Ce sillon est un revenu pour le fermier; la crête, à l'abri de la mer, sert d'entrepôt pour le goémon; les habitants de Buguellès ou Saint-Nicolas le louent à cet effet. — Les gens de Buguellès, hardis marins vivant un peu d'épaves, abritent leurs embarcations dans les nombreuses criques de leur péninsule.

Du sommet des cultures de Saint-Gildas, l'île se déploie tout entière, très belle et pittoresque. A en juger par la splendeur de la végétation, cette petite terre pourrait être transformée en un jardin d'Armide, elle a tout ce qu'il faut pour cela : bois, rochers, prairies, grèves, anses tranquilles et, par delà le sillon des Levrettes,

la mer grondeuse, faisant mieux ressortir le calme de cette heureuse solitude.

La barque vient nous chercher dans une petite baie aux eaux claires et nous conduit par des chenaux sinueux entre des îlots verdoyants appelés îles Plates, bien que plusieurs soient hautes. L'île du Milieu, la plus vaste, a des cultures ; sur les autres, quelques pâturages et des pins mettent un peu de gaîté. Ces îles et leur voisine Illec — l'*Illez* de l'État-major, la *Ziliec* du service vicinal — appartinrent au grand compositeur Ambroise Thomas ; je verrai tout à l'heure son domaine.

Nous continuons à voguer sur les eaux calmes, en rasant l'île du Milieu, que les gens de Buguellès viennent cultiver : ils ont séparé les champs avec de grands talus, comme sur le continent. Leur village, Saint-Nicolas, est en face, sur un promontoire accidenté dont les rochers aigus portent l'église, les maisons et les ruines d'une forteresse ; site admirable pour un peintre.

Voici l'île des Genêts, une des plus vastes du groupe, renfermant la population la plus nombreuse : 12 habitants. Le curieux sillon de galets, reformé ici, très haut au-dessus de la

mer, la relie à l'île d'Illec, puis à l'île Auza; cette jetée naturelle est comme le fil d'un collier dont les îles seraient les grains. Ce sillon est loué en étendue égale par le propriétaire de Saint-Gildas aux gens de Buguellès qui viennent y faire sécher le goémon. Dans ces parages, le goémon d'épave est si abondant après les tempêtes, qu'on pourrait en charger de nombreux navires.

Nous débarquons sur une grève de gros galets, dans lesquels on trouve du grès ferrugineux enrobant d'autres pierres; aussitôt après avoir gravi le flanc d'un coteau, nous sommes au milieu de belles cultures. Balanec ou l'île des Genêts est très fertile, ses terres engraissées par le goémon du rivage donnent une vigueur extrême aux végétaux. Il y a des choux à haute tige grosse comme le bras. Lorsque cette tige a été coupée à mi-hauteur, on fend en quatre tronçons la partie laissée debout, chaque morceau deviendra bientôt un rameau d'un petit arbuste.

Le sentier conduit au hameau de l'île, composé de quatre maisons; devant les habitations, un tertre de rochers a reçu dans ses interstices quelques jeunes pins appelés à transformer l'aspect de Balanec. Autour des maisons il y a déjà des chênes nains et de grandes mauves arbores-

centes. L'île appartient à deux cultivateurs aux noms fortement armoricains : Louern et Morvan. Ils ont innové, car voici, à côté des champs de blé et de choux, de beau trèfle et des terres labourées. Comme aspect, cela est bien supérieur à Saint-Gildas ; cette dernière, il est vrai, très basse dans sa partie défrichée, est exposée aux irruptions de la mer par les grandes marées ; l'île des Genêts, au contraire, calotte de granit jamais submergée, a conservé toute son énergie productrice.

Du sommet du mamelon terminal on découvre la presqu'île de Buguellès, creusée d'infractuosités profondes d'où l'on voit s'élancer des mâts de chaloupes, ce sont les ports de cette population d'intrépides coureurs des mers. Les abords sont couverts d'îles inhabitées, mais cultivées : Bilo, très petite ; l'île Instant — appelée Istan sur la carte de l'État-major — son nom local si expressif est dû à la courte et rare apparition du flot dans une partie du détroit. Aux plus grandes marées seulement, et pendant un « instant », un quart d'heure au plus, ce lambeau de terre a le caractère insulaire.

Plus au nord, une traînée d'îles en partie cultivées continue l'archipel : île Nini, île des Ongles, île de Kerganet, assez longue et très

déchiquetée. Tout autour on compte les rochers par dizaines, les uns isolés, d'autres reliés par des sillons. Dans la baie de Buquellès, au sud de l'île du Milieu, ÉNÉS-BIHAN, la petite île, MARQUER et d'autres îlots sont encore le domaine des gens de Saint-Nicolas.

L'île des Genêts, déjà reliée par le sillon de galets à l'île d'Illec et à l'île Auza, possède une digue artificielle la joignant à cette dernière île.

Entre le sillon et la digue, la mer afflue par un chenal percé sous celle-ci et forme un vaste étang. A mer basse, ce dernier se vide ; en s'écoulant le flot fait mouvoir la roue d'un moulin. Misérable usine, s'il en fut : la pièce où sont les meules sert en même temps de chambre à coucher, de cuisine et de salle à manger à la famille du meunier. Tout cela pauvre, humide, encombré. A côté de la maison, un appentis forme une étable pour le porc ; sur l'autre rive du chenal, une vaste écurie est construite avec des mottes de bruyère superposées et recouvertes de chaume. La motte de bruyère sert aussi de combustible, concurremment avec le goémon.

L'île d'AUZA est déserte, mais les cultures y sont assez belles. Le grand sillon commence à la pointe extrême, touche à l'île des Genêts et se

poursuit jusqu'à Illec. C'est le plus haut talus de cailloux de ces mers [1]. Le sillon de Talbert, entre les estuaires du Trieux et du Tréguier, est plus long, puisqu'il a 3 kilomètres de développement, mais il est plus bas sur l'eau. Le sillon de l'île d'Illec atteint plus de 6 mètres au-dessus de la mer; sa longueur est d'un peu plus de 1 kilomètre. Grâce à cet abri contre les vents du large, les bateaux de Buguellès sont en sécurité dans les criques.

La course sur ce sillon formé de galets ronds, gros comme des bombes et des boulets, encombré de tas de goémon, est pénible, aussi est-ce par le canot que nous allons gagner maintenant l'île d'Illec. En quelques minutes, nous voici en vue d'une des îles Plates, formée d'une belle pyramide de rochers et nous abordons à la petite cale qu'Ambroise Thomas a fait construire à Iliec. Deux grandes barques composaient la flottille du maître : *Mignon* et *Trécor*. L'auteur de *Françoise de Rimini* choisit ainsi la plus populaire de ses œuvres et le nom celtique du pays de Tréguier pour baptiser les bateaux conduisant à son île.

---

(1) Ce singulier phénomène est représenté sur la carte de l'État-major, dont nous donnons un extrait page 177, par une sorte de ligne incurvée partant de l'île d'Illec, au-dessous du mot *ile,* et allant jusqu'à l'île Nini.

Bien petite cette île d'Illec, constituée en trois massifs de rochers réunis par le sillon, sur lequel une herbe épaisse a pu croître. Entre deux de ces rochers, sur une plate-forme couverte d'ajonc, Ambroise Thomas édifia sa villa : maison de granit à un étage et toit mansardé. Trois fenêtres à l'étage; sur la façade regardant le continent, une vigne court au-dessus de la porte, près d'une tourelle d'angle. Sur l'autre façade, précédée d'une terrasse gazonnée en vue des étendues de l'Océan, un pavillon carré fait saillie. Au pied des rochers, un jardinet dans lequel sont des hortensias gigantesques. Dans les roches quelques pins, la maison blanche et proprette du garde. Entre les ajoncs s'entre-croisent une multitude de petits sentiers, promenade favorite du célèbre compositeur qui se plaisait à suivre ces pistes serpentant au hasard. Il adorait ce coin sauvage, les ajoncs étaient sévèrement surveillés, on défendait d'y toucher. Chose curieuse, les gens de Buguellès ont respecté ces maigres broussailles qui feraient de si bonnes bourrées ! Le garde, il est vrai, tient les maraudeurs en respect.

Tel est ce petit royaume où Ambroise Thomas a composé *Mignon*. La villa a été meublée par

lui au moyen de meubles et d'objets d'art achetés dans la contrée de Tréguier. Vieux bahuts, vieux sièges, motifs de sculpture ornent le vestibule et une partie des pièces. Ces objets sont précieusement amassés depuis 1872. Dans la cuisine, le manteau de la cheminée, en granit sobrement sculpté, provient d'une ferme du continent. Toutefois, le maître meubla les pièces intimes avec des meubles plus confortables que les sévères produits de la menuiserie armoricaine. Il se contentait d'une chambre fort simple ; un petit lit de fer dans un coin, une antique commode ornée de cuivres la remplissaient, mais aux murs étaient tendues de vieilles tapisseries des Gobelins.

Heureux le choix de cet asile ; l'île, malgré son exiguïté, est charmante, jetée ainsi entre l'Océan presque toujours agité et la mer calme de Port-Blanc. On la quitte avec regret.

Un dernier regard aux hortensias et aux yuccas qui fraternisent avec les choux dans le parterre et aux belles roches grises qui encadrent la maison et nous voici de nouveau en route. Mes compagnons me font apercevoir au loin, sur une colline, la vaste villa de Crech-Bleys, construite par l'amiral de Cuverville, admirateur de Port-Blanc lui aussi, dont il a rêvé de faire un abri

pour les torpilleurs. L'entrée de la rade, entre l'île du Château et celle de Saint-Gildas, a une profondeur d'eau considérable, même à marée basse, à l'abri de la houle et des tempêtes. De là nos torpilleurs pourraient s'élancer aussitôt en haute mer contre tout navire ennemi signalé par les guetteurs.

XI

LES ILES D'ER [1]

Du Port-Blanc au Tréguier. — La Roche Jaune. — Saint Gouano. — En route sur l'estuaire. — Ile Ribolen. — Ile de Loaven. — La légende de saint Gonéré et de sainte Eliboubanna. — Les rochers du Trieux. — La Petite-Ile. — L'île d'Er. — Existence d'une famille insulaire. — Le patriarche Le Rous.

Plouguiel. 25 décembre.

Qui donc, à voir ce grand soleil, se croirait en Bretagne un jour de Noël ! Il fait une journée printanière, le ciel est d'une admirable limpidité, les ajoncs fleuris semblent une rosée d'or ; sur la tige vermeille des blés sortant de terre perlent des gouttes de rosée qui s'irisent. On pourrait se croire bien loin de la Manche et de ses côtes orageuses, sans les talus qui bordent les cultures, sans les croix dessinées en battant la terre à coups de bêche pour appeler la bénédiction sur la récolte à venir.

---

(1) Carte de l'État-major au 1/80 000e, feuilles de Tréguier N.-E. et S.-E.

Pendant deux ou trois lieues, le chemin est ainsi, on n'aperçoit un peu d'horizon qu'en approchant de Plouquiel, en vue de la vieille cité de Tréguier étalant ses maisons grises au flanc d'une colline dominée par la haute flèche à jour de sa cathédrale. Plouquiel, petit bourg qu'un court chemin relie à la cité voisine, est fier d'une belle église ogivale moderne à la flèche élancée.

Nous ne traverserons pas Tréguier pour aller aux îles de l'estuaire, le trajet en rivière serait un peu long, il faudrait refouler le flot montant dans le Jaudy. Une embarcation m'attend, en « Plougrescant », à la Roche Jaune, « Roch Velen », une anse y forme un petit port au pied de la colline abrupte, exposée au midi. Dans ce doux climat les arbres les plus délicats prospèrent, les figuiers sont énormes, les rosiers encore fleuris festonnent les façades; le poste des douaniers, au bord de la rivière, est ombragé par un grand lauriertin, dont les ombelles d'un blanc rosé semblent le couvrir de neige.

Roch Velen doit ce nom aux terres jaunes qui entourent l'anse. Près du hameau sourd une fontaine, dédiée à un saint, comme la plupart des sources bretonnes. Le protecteur est ici saint Gouano; l'eau de la source a le privilège pré-

cieux de guérir toutes les maladies, surtout les plaies et les affections de la peau. Les linges qui ont servi aux ablutions sont précieusement conservés. Au moment de la fête de saint Gouano, l'affluence des pèlerins est énorme : les douaniers se sont vus privés d'eau pendant huit jours, le peu qui restait au fond du bassin étant souillé par les visiteurs et leur bétail, car on mène aussi les bœufs en pèlerinage !

A Roch Velen, le Jaudy, ou rivière de Tréguier, est très large ; la marée monte beaucoup dans ces parages, près de 50 pieds, disent les pêcheurs ; c'est peut-être exagéré, mais on peut bien compter 10 mètres, aussi la mer découvre-t-elle, au jusant, de hautes et larges grèves. Au delà, le paysage est frais mais, sévère ; la rive droite, exposée au vent d'ouest, est dénuée d'arbres, comme dans tant d'estuaires bretons. Sur le flanc de la colline les cultures se détachent entre les hauts talus couverts d'ajonc : chose bizarrre, ces talus ont une direction convexe. Au sommet du coteau, des fumées bleues montent des maisons grises dépendant du village de Kerbor.

Sur la rive gauche au contraire, regardant vers le midi, beaucoup d'arbres, de belles prairies ; le décor jusqu'à Tréguier est aussi riant que l'autre versant est austère.

Nous voici au large de la Roche Jaune, le vent pousse rapidement vers la mer, qui nous apparaît couverte d'îlots et de rochers. Subitement, l'estuaire s'élargit, devient golfe entre la pointe de Port-Béni à droite, et celle de Ribolen à gauche. Ribolen, promontoire à basse mer, est, à pleine marée un îlot protégé par un mur en pierres sèches. Deux petits champs, une maison couvrent le sommet de l'île. Celle-ci se prolonge à mer basse — et en ce moment le flot commence à peine — par d'immenses grèves et des bancs de vase ou *herbiers* couverts d'une herbe marine semblable à des prairies, où des cormorans et des mouettes fouillent du bec pour trouver des petits crustacés, des vers ou des poissons. A la limite du flot, des hérons immobiles et graves, l'œil obstinément tendu sur le courant, ne quittent cette pose hiératique que pour détendre brusquement leur long cou et, d'un long bec, saisir une proie à portée. Les herbiers présentent ainsi un spectacle des plus curieux, ils se prolongent au loin par des vasières très vastes, appelées la baie d'Enfer, où, tout à l'heure, s'épanchera le flot. Au-dessus, sur la colline, une humble flèche indique la chapelle de Saint-Goneré, une flèche plus haute est l'église de Plougrescant.

Fort célèbre au pays de Tréquier, saint Goneré,

comme tant d'autres apôtres bretons, est venu d'Irlande dans une auge de pierre. Plus tard, sa mère vint le rejoindre, mais elle mourut en débar-



quant dans l'île de Loaven où nous allons bientôt aborder.

Cette île est la première des îles d'Er. Nous la voyons surgir des vases et des grèves couvertes

de goémon ; trois monticules de granit la composent, allongés du sud au nord. Le premier est un mamelon couvert d'ajonc, avec quelques cultures au sommet ; le second, une sorte de gros morne, en avant duquel un rocher isolé porte la chapelle érigée en l'honneur de sainte Eliboubanna, mère de saint Goneré.

Nous faisons un grand tour afin de trouver un coin de grève pour accoster ; nous voici dans l'île, un sentier conduit entre les deux coteaux ; là, entourée d'ormeaux courbés par le vent, est la ferme, dont les bâtiments, assez riants de loin, sont sordides ; l'intérieur est encombré d'objets hétéroclites ; l'unique pièce abrite le père, la mère et huit ou neuf enfants. Les commissions d'hygiène ne doivent pas fonctionner souvent à Loaven !

De grandes meules de paille montrent que l'île donne d'assez abondantes récoltes, deux chevaux et cinq vaches trouvent à vivre dans les pâturages. La ferme est voisine de la chapelle. Celle-ci est close, je ne puis donc voir la statue miraculeuse d'Eliboubanna. Jadis la sainte se rendait une fois par an à Saint-Goneré pour y visiter son fils, le samedi précédant les Rogations. Chaque dimanche on la retrouvait près de saint Goneré. Depuis quelques années on a pensé que c'était

trop fatigant pour la mère, on va donc processionnellement la chercher à Loaven pour la conduire sur le continent, près de la statue de son fils. On choisit le moment de la haute mer, alors toutes les barques de pêche de la commune de Plougrescant sont amenées dans le détroit, mises côte à côte et recouvertes d'un plancher; les mâts sont pavoisés de banderoles et de pavillons; sur ce pont est portée en grande pompe la statue d'Eliboubanna, on la place pour la journée auprès de celle de saint Goneré. Cette cérémonie attire dans la baie d'Enfer une foule de bateaux venant du Lannionais, du Trégorois et de Paimpol.

Nous regagnons notre canot, de nouveau voici la baie d'Enfer, puis l'estuaire où nous frôlons le gros rocher de Skeinec, semblable, à mer basse, à un château en ruines ; à mer haute, quatre ou cinq têtes de roches apparaissent seulement. Sur la plus élevée se dresse une balise blanche indiquant l'entrée de la rivière et celle de Port-Béni, petit havre où sont abrités les bateaux des communes de Kerbor, Pleubian et Lanmodez.

En face de Skeinec se dresse le Taureau, gros écueil formé de grandes aiguilles de rochers. La

Corne lui fait face. Sur ce récif est un phare sans cesse allumé et que l'on vient alimenter tous les quinze jours.

Au delà du Taureau, la mer est relativement libre, les grands écueils des Duono, ceux plus vastes et nombreux des Héaux de Bréhat sont en dehors de l'entrée. D'ailleurs les Héaux portent un des plus grands phares de Bretagne, le feu est à 48 mètres au-dessus de l'Océan. Suivant la direction des passes et des dangers, il est rouge ou blanc, fixe ou à éclipses. C'est l'îlot le plus avancé de ces côtes, au delà il ne reste plus que le phare éloigné des Roches-Douvres, tour de fer construite sur un écueil isolé, où se passa un drame affreux : un des deux gardiens tomba du haut du phare dans l'espèce de puits formé par la cage de l'escalier circulaire, il se tua sur le coup. Quinze jours devaient se passer avant qu'on vînt relever les gardiens. Pendant ces quinze jours le survivant dut rester en compagnie du cadavre. Il n'osa le jeter à la mer de crainte qu'on ne l'accusât d'avoir assassiné son compagnon ; il ne put l'enterrer, les Roches-Douvres n'étant qu'un écueil de rochers recouverts par la marée. Il enveloppa le corps dans une toile qu'il laissa au pied de l'escalier. Malgré cette situation affreuse, il continua d'entretenir le

phare dont le feu porte à 20 milles, mais lorsqu'il fut enfin relevé, il était sur le point de devenir fou. Quel drame atteindra jamais la sombre horreur de celui-ci !

Une fois le Taureau dépassé, on rencontre une vaste étendue de roches couvertes de goémon, de grèves, de galets et de sable ; surgissant sur ce plateau confus sont des collines verdoyantes dont l'une, bizarrement dentelée et recourbée en faucille, prolonge sa crête pendant plus de 2 kilomètres. A mer haute, quand le flot aura submergé les grèves, les collines deviendront trois îles, les îles d'Er proprement dites : un rocher insignifiant, l'île Verte ; un autre plus grand et plus élevé couvert d'ajoncs, de fougères, de maigres pâturages : la Petite-Ile ; enfin l'île d'Er ; au delà on trouve encore quatre ou cinq écueils : le Corbeau, la Pierre-à-l'Anglais, Roch Nor Laïer, les Renauds et la Grande-Pierre.

La grande île seule est intéressante. Ses abords sont rendus difficiles à basse mer par une grève rocheuse couverte de varech. Une table de granit couronnant un monticule abrupt de même nature commande le passage. C'est Men Noblance, la *Pierre des nobles,* couronnée par une haute balise blanche s'élevant d'un creux de rochers noirs qui semblent une gaine.

Pendant que nous cherchons un point de débarquement, un homme nous a aperçus et vient près de la balise pour nous indiquer le chemin. La barque aborde dans les rochers couverts de goémon glissant ; avec des précautions nous pouvons descendre à terre et gravir la côte. Quelques minutes après, nous atteignons enfin le plateau où les vents ont apporté des sables sur lesquels l'herbe courte et traçante des îles a formé une pelouse.

L'homme se montre heureux de cette visite qui l'arrache à sa solitude. Mais sans M. Le Mars l'entretien risquerait fort de rester une mimique : le père Le Rous, sa femme, ses huit enfants ne parlent que le breton. Il nous conduit sur son domaine, pâturages où le granit surgit çà et là en hauts monticules égayés par le lierre, les broussailles, les ajoncs, les fragons verts dont les rameaux piquants sont ornés de boules rouges. Entre les pierres, de petites pâquerettes dressent leurs têtes blanches. C'est charmant, ces escarpements de granit semblables à des ruines envahies par le lierre.

Sur la pelouse des tas de varech sèchent ; dominant une petite crique, au milieu d'un enclos formé par un mur, sont les ruines d'une maison : quatre murailles de granit, encore

solides, mais le toit, les plafonds, les portes ont disparu. Lorsqu'on construisait les balises et les phares de ces parages, les Ponts et Chaussées avaient installé sur ce point la demeure de leurs agents. Le balisage achevé, la maison fut fermée ; devant cet abandon les goémonniers retrouvèrent leurs instincts de pilleurs d'épaves. Tout ce qui était bois et fer fut démoli et emporté.

De la maison un sentier monte au point culminant, mamelon dressé au centre de l'île que l'on découvre tout entière, avec ses grèves, ses pâturages, le vaste bassin encore à sec qui la sépare de la Belle-Ile et les cultures. Celles-ci, bien comprises, occupent la partie basse et s'étendent sur 4 hectares et demi, parfois envahis par la mer. Du blé, du trèfle, des pommes de terre sont semés ou plantés dans ces champs fermés de murets pour empêcher les bestiaux d'y pénétrer. Car l'île a un cheptel assez nombreux : l'an dernier, elle nourrissait 22 vaches sur ses 40 hectares ; la sécheresse faillit les faire mourir de faim. Aujourd'hui, il y a encore 10 vaches, 2 chevaux et 11 moutons.

Dans ce sol léger, abondamment fumé de goémon, les végétaux poussent d'autant plus vite que le climat est très doux. Les pommes de terre plantées maintenant seront bonnes à récolter

dans les premiers jours de mars. Les « patates », comme disent les Bretons, pourraient être pour l'île une source de beaux revenus ; elles se vendent à titre de primeur à Tréguier 20 francs les 100 kilos.

Toutes ces cultures sont soigneusement entretenues ; le fermier, sa femme, ses cinq fils et ses trois filles, rudes travailleurs, déploient un surprenant esprit de progrès. Avec quelques conseils pratiques on les amènerait à faire de leur île un vrai joyau. Le fermage est très élevé : 1 500 francs ; il est bien évident que la production actuelle ne permettrait pas de le payer, mais le goémon est un revenu important. Le père Le Rous le vend aux pêcheurs 20 sous par bateau ; sur le continent il vaut 15 francs la charretée de 3 mètres cubes. Les années où la Manche en rejette de grandes quantités sur le rivage sont des périodes de richesse ; cette année-ci, le calme de la mer a été exceptionnel, le père Le Rous n'a pas obtenu 20 francs. Il compte sur les tempêtes pour se refaire. Le malheur des uns fait la joie des autres, dit le proverbe.

Le bonhomme Le Rous raconte tout cela dans son bas-breto nqu'on me traduit mot à mot. En l'écoutant décrire ainsi son existence, je contemple l'immense horizon qui s'étend autour du ro-

cher où s'écoulent ces vies solitaires. La rangée des Sept-Iles occupe une vaste étendue de mer ; du côté opposé sont les roches des Héaux, leur phare, la traînée sombre du sillon de Talbert et, par delà, une partie de l'île de Bréhat ; toute la mer est couverte d'écueils noirâtres, sur lesquels le flot fuse en les heurtant.

Nous descendons maintenant vers la ferme, bâtie au pied du mamelon qui l'abrite un peu des vents d'ouest. Avec les constructions adjacentes, elle forme un petit hameau précédé à l'entrée par un amas de bois d'épave, cueilli morceau à morceau sur les grèves. Il y a un puits dont l'eau monte avec la marée ; cette eau est saumâtre, d'un goût peu agréable, cependant bêtes et gens y sont accoutumés ; lorsqu'on conduit les vaches sur la côte de Plougrescant, elles se refusent à boire dans les claires et douces fontaines, préférant leur eau d'Er, légèrement saline.

A l'entrée de la maison, nous sommes rejoints par la fermière ; Mme Le Rous est confuse d'être vue ainsi un jour de Noël.

« Mais, ajoute-t-elle, dans son breton sonore, nous sommes un peu changés en diables ici, on ne va pas à l'église comme on veut. »

Elle nous fait les honneurs de la ferme : voici le four construit par son mari en remplacement d'une cavité dans la roche où, jadis, on cuisait le pain. La maison est d'une propreté bien rare dans cette partie de la Bretagne. Les armoires, les portes des lits sont soigneusement cirées, la lourde table de chêne est frottée au sable, les bancs à dossier semblent des miroirs, les tonnelets à eau sont eux-mêmes cirés, et leurs cercles de fer polis. Au plafond pendent des bandes de lard, des vessies pleines de graisse ; les cuillers de bois sont fixées dans un râtelier. Une planche supporte le pain — un gros pain noir, mélange de froment et d'orge. Ce pain, des pommes de terre, parfois du lard, du lait en abondance, voilà la nourriture.

« Vous ne mangez pas de poisson? dis-je au père Le Rous.

— Oh ! si nous pêchions, nous perdrions notre temps, il faut cultiver la terre et ramasser le goémon. »

C'est décidément une famille de braves gens qui vit dans l'île d'Er. On veut nous obliger à boire, ce n'est pas de l'eau-de-vie de grain qu'on nous offre, mais des cerises à l'eau-de-vie. Le patriarche et les siens sont heureux de nous posséder, il faut pourtant prendre congé.

La cour, entourée d'étables et de granges, serait cossue si elle n'était si prodigieusement sale. L'eau du fumier, celle qui tombe des toits, forme là une masse verdâtre. « Que de fertilité inconsciemment perdue ! » dis-je au père Le Rous, qui semble profondément surpris. Jamais on n'a recueilli les purins en Basse-Bretagne — surtout à l'île d'Er.

Nous serrons la main de l'excellent homme, si joyeux de cette visite, et rejoignons notre canot ; poussé par le vent et la marée, il atteint bientôt de nouveau la Roche Jaune, d'où je gagnerai Tréguier.

XII

TRÉGUIER, PAIMPOL [1]

Les campagnes de Lannion. — Tréguier. — La cathédrale. — Le monument de Renan. — Le Trieux. — Lézardrieux. — Paimpol. — La pêche à la morue. — Les Mâts de Goëlo. — L'île Saint-Rion.

Ile de Bréhat. Août.

Je viens de refaire le trajet de Lannion à Penvenan, par un autre chemin, se dirigeant vers Trélévern à travers un pays très bocager, où les champs, encadrés de fossés couverts de chênes, donnent l'impression d'une forêt continue. Par les ouvertures dans ces talus, on aperçoit des prairies-vergers où paissent en nombre vaches et chevaux. Des vallons courts et étroits, parcourus par des filets d'eau vive découpent le pays. Plus haut c'est un plateau couvert de pâturages enclos, dans lesquels les chevaux abondent. L'élevage est la richesse du pays.

Les chênes, aux approches de la mer, font place à l'ajonc sur les talus des fossés, et le

[1] Carte de l'État-major au 1/80 000e, feuilles de Lannion N.-E. et S.-E., Tréguier N.-O. et S.-O.

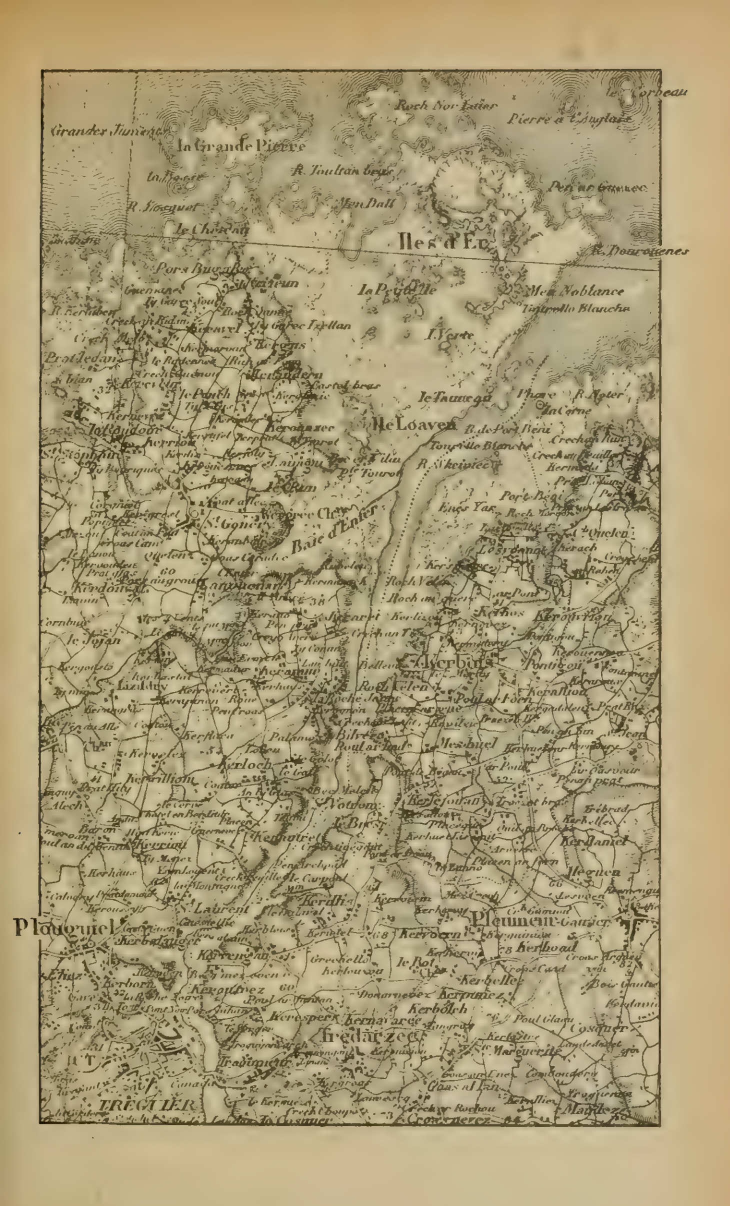
paysage doit à l'horizontalité de ces haies continues un aspect d'autant plus maussade que l'on rencontre rarement des habitations. Celles-ci se dissimulent au fond des campagnes. A une croisée de chemins, voici pourtant quelques maisons : La Mabilais. Plus loin, un vallon très profond se creuse, parcouru par le ruisseau de Kermaria-Sulard, si abondant et rapide que plusieurs moulins se sont assis sur ses rives. Le petit cours d'eau atteint la mer au fond de l'anse de Perros, que dominent les collines hautes et raides de Trélévern. Ces rivages sont profondément découpés par l'embouchure des ruisseaux aboutissant en face de l'archipel de Saint-Gildas.

La plupart des vallons sont de véritables gorges entre des collines d'où l'on domine de grandioses horizons de mer. La population se presse sur ces bords, tandis qu'elle est plus clairsemée dans l'intérieur où, cependant, les fossés masquent une multitude de fermes. Sans la masse de l'église de Penvenan s'élevant au-dessus des campagnes, on serait tenté de croire le pays désert.

A mesure que l'on avance vers l'est, on voit grandir des édifices : élégant clocher ajouré de Plouguiel, haute tour de la cathédrale de Tréguier surgissant au-dessus des toits entassés.

Le chemin se dirige vers la ville, traverse Plouguiel, puis descend au flanc d'une gorge sinueuse, aux brusques replis, franchie par un pont suspendu et le viaduc du chemin de fer. Le flot de marée remplit en ce moment le fond de la gorge ; sur les eaux boueuses se reflètent les pentes abruptes tapisssées de chênes verts. Au delà, Tréguier couvre un promontoire projeté entre le Guindy et le Jaudy. Le site a beaucoup de grandeur et répond à l'idée que l'on se faisait à l'avance de la vénérable cité.

A l'intérieur, l'impression devient mélancolique. Tréguier est la ville morte de Bretagne, ses petites rues étroites dévalant au flanc des coteaux, bordées de maisons basses et de jardins ombragés de figuiers, voient rarement des passants ; même la grande place entourant la cathédrale a conservé l'allure monacale. Tout converge vers cette vieille église qui fut, jusqu'en 1789, le siège d'un des plus illustres évêchés de Bretagne. Alors la vie affluait quelque peu vers l'antique capitale du Trégorois ; avec l'évêque et le chapitre une partie de la vie provinciale se portait aux bords du Jaudy ; les pèlerins accouraient prier sur le tombeau de saint Yves. La Révolution a réduit Tréguier au rang de simple chef-lieu de canton, aussi a-t-elle longtemps gardé rancune au


le Corbeau
Pierre à l'Anglais
la Grande Pierre
Iles d'Er
R. Douronenes
Men Noblance
I. Verte
le Taureau
Phare
la Corne
Ile Loaven
St Gonery
Baie d'Enfer
Kerbors
Pleumeur-Gautier
Plouguiel
Trédarzec
Kerbolch
Cosquer
Ste Marguerite
TRÉGUIER

régime moderne et la ville décapitée fut considérée comme une cité monacale jalousement fermée aux idées du siècle. Cependant, entre ces petites rues, devant la haute flèche de la cathédrale, à l'ombre de ce bel édifice gothique, naquit un des plus prodigieux remueurs d'idées de notre temps : Ernest Renan. Quelles que soient les opinions sur cet admirable écrivain, ses compatriotes ne pourront lui dénier d'avoir attiré de nouveau l'attention sur leur ville. Sous le patronage de Renan, l'humble cité est devenue un des rendez-vous pour les fêtes celtiques, les visiteurs y viennent nombreux déjà ; ils iront en foule maintenant qu'un chemin de fer y aboutit.

Les « bleus » ont glorifié Renan en érigeant sa statue devant la cathédrale. L'hommage a paru une profanation à d'autres Trégorois ; comme protestation, ils ont élevé au bord du Jaudy un vaste calvaire peuplé de personnages en granit. Ce monument se dresse en face du port transformé par l'installation d'une gare très vivante, les trains circulent sur les quais jadis somnolents, les wagons chargent presque à bord des navires.

A travers le calme profond des petites rues et de la place silencieuse, malgré les vieilles mai-

sons de granit aux portes basses soigneusement closes, en dépit du séminaire et des grands couvents qui perpétuent le passé moral de la ville, on devine un vent nouveau : quelques boutiques ont une allure moderne, des usines s'étendent au pied de la colline, le port a un mouvement assez considérable ; il arme pour la pêche d'Islande, on y fabrique des biscuits et des conserves. Le commerce des pommes de terre avec l'Angleterre est très actif ; il atteint près de 9 000 tonnes par année. La région voisine pourra, grâce à la douceur du climat, faire concurrence à Roscoff pour la production des primeurs. La faveur revient aux excellentes huîtres de l'estuaire. Si la population sait profiter de la situation favorable de la petite cité sur une rivière où il reste encore $4^{m}50$ d'eau en aval du port aux basses mers, si elle utilise le chemin de fer pour devenir le port de la région de Guingamp, peut-être Tréguier reprendra-t-elle son rang [1].

Le petit port rend vivants les beaux quais

---

[1] De 3 193 lors de la première édition de ce livre, le nombre des habitants est tombée à 3 051, dont 458 de population comptée à part (hôpital et nombreuses maisons d'éducation), pour remonter à 3 297 en 1901 et redescendre à 3 028 en 1906 (2 605 de population agglomérée).

de la rivière ; véritable fjord aux verts rivages, étroit et tranquille, franchi par un pont de fer avec une arche tournante pour le passage des petits navires montant à La Roche-Derrien. Sur ce pont passe la route de Lézardrieux, gravissant, par une pente raide, le plateau qui sépare les vallées du Jaudy et du Trieux. Le Jaudy possède d'importantes huîtrières que l'on eut peine à préserver de la dévastation et qui, bien exploitées, pourraient devenir la base d'une industrie prospère ; chaque année, près de deux à trois millions d'huîtres y sont draguées. En 1877, alors que l'on avait déjà apporté de sages restrictions à la récolte, 411 bateaux dragueurs, montés par 1 544 hommes, s'étaient rués sur les bancs et opérèrent tant qu'ils eurent de l'eau sous leur quille ; en même temps, 5 000 individus arrachaient des mollusques sur les parties qui assèchent complètement à marée basse !

Tout est à créer, l'emploi des collecteurs artificiels, le détroquage, etc. Il y a bien des parcs, mais ce sont plutôt des réserves [1].

Entre Tréguier et Lézardrieux, le chemin est sans grand intérêt. Le canton, en raison de

---

[1] Le port de Tréguier eut en 1907 un mouvement de 474 navires à l'entrée, jaugeant 16 855 tonneaux ; à la sortie, 479 navires, 16 829 tonneaux.

sa situation entre le Tréguier et le Trieux, se nomme « la Presqu'île » dans le langage du pays. C'est une contrée bien cultivée, peuplée de 15 000 âmes. Lézardrieux, qui renferme à peine 700 habitants dans le centre communal, n'a de remarquable que la vaste place où aboutissent de nombreuses routes ; mais il possède un des monuments modernes les plus remarquables de la Bretagne, le pont suspendu jeté sur un étranglement du Trieux, entre deux larges bassins formés par la rivière. Du tablier aérien on découvre le cours riant du Trieux et ses anses, on voit passer au-dessous les bricks et les goélettes qui remontent jusqu'à Pontrieux. La rivière serait ailleurs insignifiante ; grâce à la marée, c'est un grand fleuve, très profond, dont on a pu faire un abri pour les torpilleurs ; à basse mer, il y a encore 5 mètres d'eau dans le port, aussi avait-on proposé de transformer l'estuaire en un port de guerre. Au point de vue commercial, la valeur est médiocre : Lézardrieux envoie des céréales en Angleterre et reçoit quelques chargements de pommes à cidre, venant des environs de Dinan et de Dol.

De Lézardrieux à Paimpol, 5 kilomètres à parcourir sur un plateau assez élevé et bientôt on descend vers ce grand port de pêche, connu

de tous les marins. Paimpol est une ville moins étendue que Tréguier, aux rues plus étroites encore. Ses habitants [1] occupent de petites maisons étroites et sombres, ou, dans un quartier resté debout, de vieilles bâtisses du Moyen Age.



Toutefois, la place du Martroy est d'assez noble allure. Le port, bordé de grandes constructions, sans cesse rempli de navires, est fort animé à l'heure de la marée. Les Paimpolais sont parmi nos marins les plus hardis : ils vont avec ceux

---

(1) 2 805 d'après le recensement de 1906, dont 2 340 dans l'agglomération.

de Dunkerque et de Gravelines pêcher la morue en Islande et aux îles Féroë. Même la prospérité de la pêche dans ces deux villes du Nord leur est peut-être due. J'ai trouvé entre Gravelines et Dunkerque un village, Fort-Mardyck[1], peuplé d'une colonie de Paimpolais appelée par Louis XVI pour habiter la ville de Mardyck qui devait remplacer Dunkerque ruinée par les Anglais. Paimpol compte près de trente armateurs faisant la pêche dans l'océan Glacial ou sur le banc de Terre-Neuve et armant environ soixante navires.

Ces pêcheurs morutiers sont maintenant célèbres, romanciers et poètes les ont étudiés et chantés. L'humble ville attire donc beaucoup de touristes à qui, dans la mémoire, revient le refrain :

De Paimpol et la Paimpolaise
Qui m'attend au pays breton.

L'aspect est une déception. A marée basse, lointaine est la mer. On ne peut s'imaginer alors que c'est un port. La baie, qui, s'étendant de la pointe de l'Arcouest à celle de Plouézec, n'a

(1) On trouvera dans la 18e série du *Voyage en France* une description et une histoire de ce curieux village (chapitre XVI : « Fort-Mardyck et Gravelines »).

pas moins de 8 kilomètres d'ouverture et de 6 kilomètres de profondeur jusqu'à Paimpol, n'est qu'une plaine de vase et de sable. Pour pénétrer à Paimpol, les navires doivent attendre le flot aux abords de l'île Saint-Rion, où l'on a jusqu'à 7 mètres de fond aux plus basses mers. A marée haute, les navires de $4^{m}30$ peuvent entrer dans le bassin à flot 437 fois par an ; ceux de $3^{m}40$ ont 609 marées favorables [1]. Lézardrieux et Tréguier auraient eu plus de chance de se développer que leur voisine, si l'on avait eu jadis le balisage et l'éclairage des côtes, puisque leurs estuaires sont accessibles à basse mer et qu'il est facile d'approfondir le chenal.

Paimpol a heureusement sous ses îles d'excellentes rades permettant d'attendre le flot ; près d'une, même, est un des meilleurs abris de ces côtes dangereuses, la rade de Bréhat.

Le chemin qui conduit à la pointe de l'Arcouest permet de distinguer tous les détails de ces abords de Paimpol. On sort de la ville en

---

(1) En 1907, le mouvement du port de Paimpol a été de 530 navires à l'entrée jaugeant 23 073 tonneaux, de 509 navires et 22 564 tonneaux à la sortie.

La flottille de la grande pêche se composait, en 1906, de 59 navires jaugeant 7 198 tonneaux et montés par 1 445 hommes d'équipage. Parmi les provisions, elle emporta 29 082 litres d'alcool, fléau de la race !

longeant le port pour gagner une route exquise, très fraîche, ombragée de hêtres et de chênes. Le paysage est fort varié : entre les collines verdoyantes surgissent des mamelons rocheux couverts d'une nappe rose de bruyères ; sur l'un de ces monticules se dresse une tour surmontée d'une statue de la Vierge et renfermant une chapelle. L'édifice doit être récent, cependant il est délabré, les portes sont disloquées, les abords souillés. Ce n'est point manque de respect pour les lieux saints ; il est évident que ces populations, si peu soucieuses de la propreté aux abords de leurs maisons, ne doivent pas y songer davantage pour leurs monuments sacrés.

Un escalier donne accès sur la plate-forme de la tour d'où l'on a une vue admirable sur la mer, les îles et le littoral déchiqueté des Côtes-du-Nord. A voir ces débris de terres au milieu des eaux et ces indentations profondes, on admet que le continent était beaucoup plus étendu autrefois ; la mer a rongé toutes les couches peu résistantes, laissant debout les roches de granit les plus dures. En même temps, un affaissement du sol a dû se produire, le sommet des collines les plus élevées reste seul à la surface ; ainsi le grand Léjon, au large de Saint-Brieuc, est le

« témoin » d'une terre disparue. Devant Paimpol une infinité de roches sont les débris d'une chaîne de collines. Au milieu des sables et des vases s'allonge la péninsule de Guilben, très verte, abritant l'anse de Beauport, où sont les restes de l'abbaye de ce nom, jadis fameuse. Plus à l'est, une ligne d'îlots étroits mais se dressant orgueilleusement en pyramides hautes de 50 mètres, les Mats de Goëlo — le *Mez* de la carte — semble prolonger la pointe de Guilben. Lemenez, les Mâts, le Tourel, forment un petit archipel isolé de belle allure.

Sur la grève de sable, des navires sont échoués, d'autres sont ancrés dans la rade de Saint-Rion. Les premiers chargent des marchandises, des pierres de carrière et prendront le large à la pleine mer, les autres sont des goélettes revenant d'Islande et attendant que des ordres de Bordeaux, de La Rochelle, de Nantes, de Port-de-Bouc ou de Marseille leur demandent d'apporter leur cargaison. Ces petits navires morutiers, robustes et élégants, égaient la rade et ce paysage grandiose mais un peu sévère.

L'île Saint-Rion les abrite de la houle du large. C'est une terre longue de près de 1 kilomètre, formée d'une colline assez haute et d'un éperon de rochers déchiquetés. A sa pointe ouest sont

quelques maisons bâties sur les rochers ; de vertes cultures montent jusqu'au sommet.

Nous quittons la tour pour reprendre la route ; celle-ci traverse le bourg de Ploubazlanec aux beaux jardins et descend bientôt en surplombant la vaste grève qui porte le nom bizarre de Launay-Mal-Nommé. Est-ce parce qu'il n'y a pas d'aulnes dans cette *aulnaye?* De ce point les innombrables écueils qui vont de la pointe de l'Arcouest aux Mâts de Goëlo semblent fermer complètement l'anse de Paimpol. Tout à coup, à un détour du chemin, apparaît cet extraordinaire estuaire du Trieux, mer semée de rochers par centaines, verts, roux ou noirs, faisant cortège à l'île plus grande de Bréhat, portée sur un massif de roches rouges lavées par les vagues ; des crêtes vertes, des bras de mer éblouissants, des villages aux toits rouges. Le panorama est plus grandiose encore que celui de Ploumanac'h, mais les rochers ont des formes moins extravagantes.

Des chaloupes font office de bac entre l'Arcouest et Bréhat ; on embarque sur une petite cale, le vent et le flot aidant, la rade de Bréhat est vite traversée. A peine a-t-on le temps de distinguer, au delà du petit détroit de Kerpont aux

eaux profondes, l'île de Raguenez, l'île de la Chèvre et la terre de BINIGUET, plus vaste, bien cultivée, possédant quelques maisons. Biniguet, *l'île Bénie*, un mamelon de 700 mètres de longueur sur 200 à 500 mètres de large, fait face à l'une des parties les plus accidentées de Bréhat.

Le bateau ne va pas dans le Kerpont, il entre dans une baie profonde de 500 mètres, large de 200, annoncée par des tourelles et des balises et appelée le Port-Clos. Cette petite anse semble très « close », en effet, par des collines hardiment découpées ; pendant les vents du nord et de l'ouest, le Port-Clos, où il n'y a jamais moins de 2m50 d'eau à basse mer de morte-eau, est un excellent abri ; mais quand les vents du sud et de l'est soufflent, la houle et le ressac sont très violents.

Aujourd'hui le temps est beau, la petite baie, calme comme de l'huile, paraît charmante avec ses rochers et sa verdure. En vain les coteaux affectent un aspect tourmenté, il y a tant de fraîcheur autour d'eux, tant de pelouses et d'arbustes sur leurs flancs qu'ils ne peuvent se faire prendre au tragique.

XIII

L'ILE DE BRÉHAT (1)

L'île de Bréhat et ses satellites : îles Raguenez, de la Chèvre, Biniguet, Logodec, Lavrec, Séhères, Ar-Mobil, Modez, Trouezen, Verte, à Bois, Coalin, Vierge, Blanche. — Le sillon de Talbert. — Excursion à travers Bréhat. — Les Epées de Tréguier. — Le Paon.

Paimpol. Août.

Je débarque avec Pierre sur une cale inclinée conduisant près du hameau de Kerrio, d'où un chemin aboutit au village central de l'île ; site heureux aux blanches maisons entourées de grands arbres et de jardinets fleuris, où l'on rencontre le figuier et le myrte ; une petite église domine la baie de la Chambre. Cela rappelle, avec je ne sais quoi de plus pimpant, les paysages de l'île aux Moines dans le Morbihan (2).

Le bourg s'agrandit par l'afflux des visiteurs : des hôtels, des maisons louées aux baigneurs contrastent avec les logis primitifs. Des abords

(1) Carte de l'État-major, feuilles de Tréguier N.-E. et S.-E.

(2) Voir la 4e série du *Voyage en France*.

ou découvre toute la Chambre. Cette petite baie ressemble fort à celle du même nom dans les îles Glénans[1]. Évidemment, une pareille disposition des roches et des îlots autour d'un vaste espace de mer a fait naître une désignation identique ; c'est bien dans une « chambre » que les navires sont enfermés. Mais la Chambre de Bréhat est moins âpre, la verdure de l'île, le lierre et les broussailles qui enveloppent les rochers, les constructions de l'île Logadec, terre presque aussi vaste que Biniguet, les falaises de l'île Lavrec, le mamelon de l'île Raguenec, les îlots rocheux qui les relient, ont plus de couleur et de vie que les blocs dénudés de la Chambre des Glénans. La Chambre de Bréhat, à marée basse surtout, quand l'intérieur présente une sorte de prairie de goémon accidentée, est un des coins les plus curieux de nos côtes.

La Chambre n'est qu'un havre naturel, le véritable port de Bréhat, dans l'ouest de ce bassin, occupe l'anse de Port-Clos, longue de 500 mètres sur 200 de largeur. Deux débarcadères construits de 1795 à 1800 par les marins qui stationnaient dans l'île et la préservaient des menaces anglaises, une jetée plus récente, per-

1. Voir le 4e volume du *Voyage en France.*


Ile Modez
la Corderie
les Roho
Bréhat
ILE BRÉHAT
I. Biniguet
le Bouc
la Chèvre
I. Raguenès
R. Corven
RADE DE BRÉHAT
R. Ourmelec
I. Blanche
Pte de l'Arcouest
l'Arcouest
Kerminou
Lanmeur
le Taureau
P. Jaune
Launay-
Perros-Haman
Bouguen
Port Even
R. ar-Menou
R. Radunec
Rohan-h
I. St Rian
le Corbeau
R. Morguévreuse
Kerroc'h
le Vuhel
el Bras
Pte de Guilben
l'Ile Blanche
la Jument
I. Lemenez
Anse de Beauport
Toul ar Hoch

mettent le débarquement. Quand la marée est assez haute, là viennent aborder les barques assurant le passage.

Autour de la Chambre et de Port-Clos, le sol, extraordinairement morcelé, est cultivé jusqu'au rivage. La moisson se fait de façon primitive; seules les femmes y travaillent, car les hommes sont à la mer. Les épis sont coupés presque au sommet de la tige, les chaumes, très hauts, restent dans les champs; quand le blé est rentré, les femmes reviennent au champ, se mettent à genoux et arrachent le chaume avec ses racines. De la sorte toute la paille est recueillie. Le sol n'y perdra pas d'humus, on lui restitue abondamment en goémon ce qu'on lui a enlevé.

Près du hameau de Gardenno, les rochers deviennent plus beaux encore, se dressent en obélisques, en dômes, en masses superbes. Le chemin court entre ces blocs de granit, bordé de maisons très propres que précède un jardin fleuri; mais, si l'on contourne l'habitation, on voit, plaquée au mur, la bouse de vache qui sèche en vue d'alimenter les foyers, concurremment avec le goémon desséché. L'île manque de bois de chauffage.

En face de la très petite île Séhères, la côte s'infléchit, une baie se creuse et le sentier, lon-

geant le rivage, conduit à une chaussée dont chaque côté est battu par la mer. A l'est s'ouvre un nouveau bassin, moins encombré de rochers que celui de la Chambre, c'est la Corderie, le plus grand havre de l'île, véritable fjord, long de 1 900 mètres, dont l'entrée, rétrécie entre deux rochers, atteint à peine 100 mètres; il s'élargit ensuite à 200 mètres pour se bifurquer en deux anses ayant chacune 300 mètres. C'est un abri excellent, mais le vent d'ouest y ramène la houle. Toutefois, il est assez sûr pour que les Ponts et Chaussées y aient établi leur dépôt d'ancres, de chaînes et de bouées et pour qu'une petite usine à traiter le goémon s'y soit installée. Ce port naturel est fort joli; sur sa rive méridionale, couronnant un piton aigu, une chapelle à toit rouge commande le passage. Les navires y échouent à marée basse, de préférence près de l'entrée, où ils ne risquent pas d'*amortir,* c'est-à-dire de rester plusieurs marées sans se retrouver à flot.

Sans la chaussée, appelée *pont* par les insulaires et qui borne son extrémité orientale, la Corderie mêlerait ses eaux à celles de l'anse de Séhères. Bréhat serait ainsi divisée en deux îles d'égale grandeur : la partie nord se répartit elle-même en deux fragments réunis par un isthme de galets.

La chaussée relie deux petits hameaux formés de riantes maisons, dont l'un possède une petite chapelle. Peu d'habitants dans les ruelles, les hommes sont à la mer, les femmes aux champs. A en juger par les débris de cuisine, on doit vivre surtout de coquillages : il y a de chaque côté de la chaussée des amas prodigieux de coquilles de berniques et d'ormeaux ; sous le soleil les faces irisées de ces dernières ont un éclat qui les décèle de loin. Perte assez considérable pour le pays : l'ormeau ou oreille de mer ayant une certaine valeur industrielle, les Anglais utilisent la nacre pour faire des boutons. Une grande partie de ces coquillages employés à Londres proviennent de nos côtes de Bretagne, qui expédient ces mollusques à Jersey, où l'on consomme la chair avant de diriger la coquille sur l'Angleterre. Bréhat n'a d'ailleurs pas beaucoup d'initiative commerciale ; ses eaux, très poissonneuses, sont médiocrement exploitées. Des ateliers pour la salaison du maquereau y fonctionnèrent jusqu'en 1835 ; ils ont disparu devant la concurrence de ports mieux outillés pour la pêche : Fécamp et Boulogne. L'exploitation des carrières et surtout l'expédition de pommes de terre excellentes sont les principales sources de revenus. En certaines années,

près de 1 800 tonnes de ces tubercules sont exportées.

La partie nord de l'île est moins peuplée que la péninsule du bourg, on n'y trouve que de rares villages, plus pauvres; les cultures sont moins nombreuses aussi. C'est un plateau élevé, hérissé de mamelons aux formes trapues. Un moulin et le sémaphore en couronnent les deux plus hauts sommets. Du sémaphore la vue est immense : toute l'île apparaît avec ses fjords, ses obélisques de granit, ses hameaux rouges. Sur la mer le regard est d'abord arrêté par l'île Modez, qui, avec les roches voisines, marque l'entrée de la rivière du Trieux. Entre Bréhat et Modez, le chenal est large et profond. Cet îlot a une longueur de 800 mètres et une largeur de 200; échancré par de petites anses qui rétrécissent la partie cultivable, il renferme cependant une métairie et des cultures assez vastes. C'est, d'un petit archipel secondaire qui occupe la rive gauche du Trieux, la terre la plus éloignée du continent. A l'endroit où le fleuve échappe aux collines pour se frayer à mer basse un chenal dans les sables et les vases est l'îlot appelé Ile a Bois, qui allonge sur 910 mètres de longueur et 300 de largeur une croupe irrégulière. En

arrière, à une petite distance du rivage, est l'île de Goalin.

Au delà de Modez, un étroit îlot porte le nom, si commun dans ces mers, d'île Vierge. D'autres écueils, Roch ar Liorzo, l'île Blanche, parsèment la baie jusqu'au sillon de Talbert, cette étonnante flèche de galets retroussés par les vagues entre le Tréguier et le Trieux et qui offre aux navires une sorte de môle les abritant des vents d'ouest en attendant la marée pour monter dans le Trieux. Le sillon de Talbert et les roches qui le continuent au large ont reçu des marins un nom bien expressif, ce sont les *Épées de Tréguier*. Au delà de cette pointe des Épées, le plateau des Héaux de Bréhat parsème la mer de ses roches, autour de la haute et mince tour du phare.

Dans le nord-est, la mer présente encore quelques rochers, pointant au-dessus de plateaux sous-marins : Ringue-Bras, Men-Marc'h, les Échaudés, la Horaine. Mais, au nord, elle est complètement libre. Il faut fixer longtemps l'horizon pour apercevoir le phare des Roches-Douvres, se détachant comme un fuseau de vapeur.

Le sémaphore possède encore un petit jardinet où croissent des choux et d'autres légumes ; au delà, plus rien ; l'île, si riante dans son autre

partie, devient sauvage. Les roches n'ont qu'une mince couche de terre végétale, recouverte de fourrés bas d'ajonc et de bruyère ou de pelouses d'une herbe courte. Au-dessus des anses qui festonnent la côte, une ligne de petites tours ou plutôt de larges guérites en pierre furent sans doute des observatoires au temps des incursions anglaises. Jusqu'au milieu du dix-neuvième siècle, Bréhat était occupé par une garnison, huit corps de garde et douze batteries bordaient ses rives ; on les remplaça en 1866 par un réduit lui-même abandonné aujourd'hui.

Une anse se creusait ici, la Manche l'a fermée par un sillon d'énormes galets, le fond de la petite baie est devenu un marais salin séparé de la mer, à l'est, par un autre sillon qui réunit au corps insulaire la troisième île de Bréhat, ce qu'on pourrait appeler la presqu'île du Paon, du nom d'un rocher célèbre. Celle-ci est absolument sauvage. Le plateau n'est couvert que d'ajonc et de gazon pacagés par les moutons et dont les mottes sont exploitées pour le chauffage. Des traces de batterie révèlent les anciennes défenses de l'île, un amas de superbes roches rouges semble les avoir remplacées ; c'est comme une formidable citadelle, aux remparts à pic, aux parapets menaçants. Au-dessus de ce

massif, la tour blanche d'un fanal est campée comme un donjon.

C'est le rocher du Paon, célèbre en dehors de Bréhat, et peu soupçonné dans l'île. On prétend, dans les *Guides,* qu'un des rochers soulevé par la mer montante retombe en faisant : Pan! d'où le nom de *paon* ou *pan*. Les gardiens du phare assurent qu'ils n'ont jamais ouï le phénomène. Mais si l'on peut éviter d'aller chercher ici la surprise d'une enclume maritime, le massif rocheux du Paon, composé de syénite et de porphyre rouge très durs, étrangement érodés et découpés par les vagues, mérite une excursion, il est d'une grandeur majestueuse; même si l'on a déjà vu Ploumanac'h et les côtes voisines, on reste frappé par la beauté sauvage de ce site.

Sauvage, tout l'est ici, les choses et les hommes. Pas de hameaux, des masures isolées, véritables taudis. Évidemment, cette partie de la population vit surtout de pêche et d'épaves et le manque d'abri contre les vents d'ouest rend la culture impossible. Cependant, autour d'une source abondante, près de l'isthme, sont quelques champs d'où l'on a une vue fort belle sur une vaste baie remplie d'aiguilles de rochers et de petits îlots dont le plus important est Ar-Morbil.

Le paysage change dès qu'on est revenu dans la seconde presqu'île ; les cultures deviennent nombreuses, un joli chemin les traverse, des maisons vastes et propres sont égayées par des fleurs. Bientôt voici le bourg ; calme tout à l'heure, il est maintenant bruyant et animé, la petite colonie de peintres qui séjourne dans l'île est à table, dans les deux ou trois auberges, et les éclats des discussions esthétiques emplissent le placide village. A cet élément l'on doit sans doute l'enseigne de cabaret, en fer forgé, simulant une hallebarde, placée sur une maison de l'île. Cela gâte un peu Bréhat. On pourrait se croire dans les cabarets de Montmartre. Peut-être les rapins et les yachtsmen veulent-ils étonner les gens du pays.

A déjeuner nous devons subir une discussion sur les mérites comparés des diverses écoles d'art et de littérature. Le réalisme tient la corde dans ce milieu. Un peintre ayant émis quelques aphorismes bien sages et pondérés, une dame indignée lui crie :

« Mon cher, je vous croyais intelligent, et vous ressemblez à Sarcey ! »

La bonne versait du cidre, elle a contemplé l'interpellé avec une horreur profonde ; elle ignore évidemment M. Sarcey et doit croire qu'il s'agit d'un grand criminel.

Dans le jardin de l'auberge, où des tables sont dressées, mêmes colloques.

« Oui, crie une voix de basse profonde, toute votre littérature ne vaut pas ça ! » — Et l'on entendait une tape retentissante. — « Aucun de vous ne m'a donné encore la sensation de cette phrase d'Homère :

« La nuit tomba du ciel et les chemins s'emplirent d'ombre. »

Les rires accueillirent cette profession de foi, ponctués par le bruit des couteaux frappant sur les verres et sur les assiettes, comme pour conspuer Homère. Yvonne, la petite Hébé qui versait le cidre, a dû associer M. Homère au coupable M. Sarcey.

Toutes ces folies se débitent sous la vaste ramure des ormes et des figuiers noueux, dans un cadre exquis de grandes fleurs roses, de lauriers et d'autres plantes méridionales, éclairé par un ciel d'un bleu doux.

Et sur le chemin passent, ombres silencieuses, les femmes de l'île revenant des provisions ; le bruit ne les arrête pas un instant ; elles ont à gagner leur rude existence : en dépit de l'heureux aspect de Bréhat, la vie est dure pour cette population, nourrie presque exclusivement de pommes de terre, que le sol, il est vrai, produit

abondamment, et de coquillages recueillis à mer basse. Le pain est préparé dans les maisons, il n'y a pas de boulanger ; le pain de 10 livres venant du continent y coûte 30 sous ; 21 seulement à Paimpol, me disait avec regret un des gardiens du sémaphore ; le bois vaut, à la côte, 22 à 23 francs la corde ; il en coûte 30 dans l'île ; on ne produit pas ou presque pas de beurre. L'île n'a ni médecin ni sage-femme ; il en coûte gros de les faire venir de Paimpol, encore pendant les mauvais temps ne peut-on faire la traversée.

Ces doléances sont celles des rares habitants non originaires de l'île, humbles fonctionnaires auxquels l'État n'alloue pas de supplément de salaire. La population native, habituée de longue date aux privations, ne s'aperçoit guère de ces choses. Elle fait corps avec son rocher, ayant plié sa vie aux ressources qu'il donne. Les marins, il est vrai, ont dans la grande pêche pour les armateurs de Paimpol une existence assurée — tant que les mers du Nord ne les emportent pas dans une de leurs colères.

Voilà à quoi l'on se prend à songer pendant que les esthètes en rupture de Montmartre et du Quartier-Latin ratiocinent sur des questions dont l'intérêt final est assez nébuleux.

Avant de quitter Bréhat, nous allons parcourir la rive sud de la Corderie. Cette partie de l'île faisant face au gros hameau de Kenarquillis et à la pointe de Rosido, éclairée par un petit phare, est la plus pittoresque de l'île ; le piton élancé qui porte la chapelle est entouré de belles cultures, les arbres y prennent, de loin, l'aspect de bois ; des sommets on a une jolie vue sur l'île de Biniguet, sa petite voisine l'île Tréouézen, dont nous sépare le chenal de Kerpont, véritable fleuve marin, et la petite île Verte. On va ainsi, par des chemins ombragés, sinueux, montant ou descendant jusqu'à la pointe de Crech-Gueit, où reste encore debout une batterie, aujourd'hui sans valeur. Crech-Gueit domine l'entrée de Port-Clos, où nous embarquons sur une des chaloupes.

On ne quitte pas sans regret cette riante et curieuse terre de Bréhat, la plus verte et la plus fleurie de toutes nos îles — après l'île aux Moines du Morbihan[1].

---

(1) La population de la commune de Bréhat s'élève à 1 063 habitants (recensement de 1906) ; la superficie est de 310 hectares

XIV

LE TRIEUX ET LE GOUËT (1)

Les Mâts de Goëllo. — Triste sort d'un troupeau. — Le comté de Goëllo. — La flottille de Paimpol. — Pêche de la morue. — Méfaits de l'alcool. — La vallée du Trieux. — Le pays de Guingamp. — Saint-Brieuc et sa campagne. — Le port du Légué.

Saint-Brieuc. Août.

La flottille paimpolaise échouée sur la vase au moment où nous nous embarquions pour Bréhat, se berçait mollement, à notre retour, sur les flots houleux de l'anse capricieusement découpée par les péninsules et les îles. Pierre est ravi de ce changement de décor. Tout à l'heure, les Mâts de Goëllo surgissaient de l'immense plage de sable, de vase et de tangue ; ils dressent maintenant leurs pics du sein de la mer qui vient briser contre eux. Ces îlots pittoresques sont par leur nom le dernier souvenir tangible de l'ancien comté de Goëllo, resté célèbre dans

(1) Carte de l'État-major au 1/80000e : feuilles de Tréguier S.-O. Saint-Brieuc N.-O. et N.-E.

l'histoire de la Bretagne et dont Guingamp fut la capitale. Ces îles, aujourd'hui habitées par les seuls lapins, avaient autrefois une réputation locale fort grande, due à un petit troupeau de soixante têtes de moutons dont la chair était réputée. Une famille de bergers les veillait, mais l'hiver elle devait aller chercher des ressources sur le continent ; pendant ce temps, des marins de passage s'emparaient des moutons, ils ont mangé jusqu'au dernier. Et les bergers ont fui, laissant les lapins maîtres des îles ; ceux-ci ont pullulé à tel point, que la chasse, rigoureusement surveillée d'ailleurs, s'y fait à coups de bâton.

La demeure de ces léporides est la dernière terre bretonne frôlée par les goélettes paimpolaises avant leur départ pour « Islande ». Les Mâts de Goëllo sont aussi le point du rivage qu'ils découvrent avec le plus de joie lorsqu'ils reviennent de leur rude campagne dans l'océan Glacial.

Si Dunkerque[1], avec ses soixante-dix navires de pêche, est le port d'armement le plus actif pour la pêche « à Islande », comme disent les

(1) Sur la pêche de la morue par les marins de Dunkerque, voir le chapitre XV de la 18e série du *Voyage en France*.

marins, Paimpol est beaucoup plus connu : les morutiers de Paimpol ont bénéficié du courant de curiosité et de tourisme qui se porte vers la Bretagne. D'ailleurs, les soixante-deux goélettes paimpolaises font route avec les dix-sept de Binic, les quinze de Saint-Brieuc et les deux ou trois de Tréguier. Une centaine de navires quittent donc chaque année ces parages de la baie de Saint-Brieuc, pour aller poursuivre la morue dans le Nord. Or, en 1893, la France entière en expédiait 177. Les Paimpolais comptaient 1 948 marins sur 3 375 pêcheurs.

En ce moment, les goélettes sont toutes de retour d'Islande, mais une partie seulement séjournent en rade de Paimpol, les autres sont encore dans les ports où elles conduisirent leur cargaison, jusqu'à La Rochelle, Bordeaux, Bayonne et même en Méditerranée, à Port-de-Bouc. En mars, lorsque ces élégants navires sont tous réunis sous l'île de Saint-Rion ou dans les bassins de Paimpol pour procéder à leur armement, l'animation est grande, c'est un mouvement incessant dans la rade et dans la ville ; les cabarets sont particulièrement bruyants, car ces rudes pêcheurs sont de grands consommateurs d'alcool.

A bord, surtout, ils boivent d'effrayante façon. Leur ration journalière est de 25 centilitres d'eau-

de-vie, autant de vin et 2 litres de cidre. Cette proportion excessive de l'alcool dans l'alimentation s'explique en partie par le rude climat des mers froides et brumeuses de l'Islande ; dans la pratique, elle est encore dépassée ; avec ce que les marins trouvent moyen de cacher à bord, on peut évaluer à 40 centilitres la quantité d'alcool journellement ingurgitée en mer. Et quelle eau-de-vie ! Les armateurs la payent 25 centimes le litre. C'est un véritable poison.

Cette intoxication journalière a pour résultat de rendre les marins indifférents au danger ; lorsqu'on accuse le départ trop hâtif de la flottille des désastres dont les pêcheurs sont victimes pendant le gros temps, on ne fait pas assez la part à l'espèce de torpeur dans laquelle vivent ces gens. Peut-être faut-il cela pour leur faire braver les dangers des mers du Nord et la dure existence qu'ils mènent et ne veulent plus quitter. Lorsqu'ils ont pu satisfaire leur rêve : acheter un coin de terre, bâtir une maison, cultiver un petit jardinet, vivre de leur pension, la nostalgie ne tarde pas à les prendre ; à la première occasion, ils s'enrôlent de nouveau pour la pêche à Islande ou à Terre-Neuve.

Si à terre, avant le départ, les cabarets du port débitent l'eau-de-vie en proportion peut-être

moindre, ils n'en sont pas moins fort achalandés aux heures où l'armement des goélettes ne demande pas tous les bras. Mais il y a fort à faire à bord pour préparer le départ; les débits y perdent un peu de leur clientèle. On répare les dégâts causés par les tempêtes, on visite les voiles et les cordages, on complète les lignes, on embarque comme appât la couenne de lard qui suffira jusqu'au moment où l'on aura assez de peaux de flétans et d'entrailles de morues pour fixer aux hameçons.

Cette période de préparation est pour Paimpol le moment de grande fièvre. L'été venu, la petite ville reprend son calme aspect, pourtant elle est active encore, son port reçoit des navires assez nombreux et la quantité de marchandises débarquées ou de poissons expédiés est considérable (1).

Une ligne à voie étroite relie Paimpol au réseau général à la gare de Guingamp, devenue centre important de jonction de voies ferrées. Ce petit chemin de fer, que reliera à Plouha et Saint-Brieuc d'un côté, à Tréguier de l'autre, un embranchement projeté, joue un rôle considérable dans l'économie de la Bretagne agricole;

(1) Mouvement du port en 1907 : entrées, 488 navires jaugeant 15 915 tonneaux ; sorties, 436 navires, 11 490 tonneaux.

il donne aux belles cultures de la « ceinture dorée », c'est-à-dire de la zone côtière adoucie par le gulf-stream et fertilisée par les goémons et la tangue de mer, un débouché utile ; en même temps, il amène jusqu'au cœur de la presqu'île, vers Carhaix, les amendements calcaires des plages qui transformeront les terres granitiques et refouleront peu à peu les landes. Pour le touriste, il n'est pas moins précieux : il le conduit rapidement dans ce beau et plantureux pays du Trieux et du Tréguier, où la végétation a tant d'opulence, où les rivages sont d'une rare splendeur.

Les abords de la voie ferrée sont eux-mêmes fort beaux. Lorsque, après avoir traversé la banlieue de Paimpol, on atteint la vallée du Trieux, un site inattendu apparaît. Le large fleuve, soutenu par la marée, serpente au fond d'une faille profonde où les falaises rocheuses ou boisées et les landes couvertes de bruyère forment un cadre grandiose. Le chemin de fer court au flanc de la rive droite, presque taillée à pic, et donne la sensation d'un railway de montagne. En face, commandant un coude du Trieux, le vieux château de La Roche-Jagu dresse sur la falaise ses toits couronnés de hautes cheminées, ses tours, ses murs à mâchicoulis. C'est un des plus beaux paysages de Bretagne.

Grâce au flot de la mer, le Trieux reste profond. Avec la marée, deux petits navires montent en ce moment ; de la portière des wagons, il semble qu'on va toucher leurs mâts. Ils sont bientôt dépassés, la rivière se rétrécit : voilà Pontrieux, avec ses quais bordés de navires. La petite ville est coquette et riante, mais ne renferme aucun de ces monuments qui sont l'orgueil de la Bretagne. Bien percée, plantée d'arbres, entourée de jardins, elle offre quelque activité surtout à l'époque où se font les transports d'engrais et d'amendements marins. Alors le port, grâce au batelage, prend une animation extrême. 50 000 tonnes de goémon ou de *maërl* sont débarquées ; le sable coquillier est riche, car il contient de 60 à 80 °/₀ de carbonate de chaux ; certaines poches ont, en outre, de 1 à 3 °/₀ de phosphate. Aussi a-t-on enlevé tous les bancs littoraux d'une extraction facile. Maintenant les marins doivent aller draguer le maërl dans les parages de Bréhat, à l'est et au sud-est de l'île. M. l'ingénieur Jourjon, auteur d'une notice sur Pontrieux, dit que des gabares de 7 à 15 tonneaux dont l'équipage est au plus de quatre hommes et un mousse, descendent à la mer avec le jusant et rentrent avec le flot. Parfois elles font deux voyages par jour en été.

Le métier est dur, les dragues devant puiser souvent à 8 ou 10 mètres de profondeur. Ce sont de primitifs engins mus par un treuil, munis d'une armature en fer portant une poche de toile qui peut contenir un huitième de mètre cube.

Le mètre rendu à quai de Pontrieux vaut 2 francs. Le salaire est faible pour un métier aussi pénible : 2 francs par homme et par marée, plus une bouteille d'eau-de-vie pour l'ensemble de l'équipage.

En dehors du batelage, Pontrieux a de l'activité maritime : il est en relations par le cabotage avec la plupart des ports de la Manche et même de l'Atlantique ; il envoie des navires jusqu'à Libourne, Bordeaux et Bayonne ; le chemin de fer lui permet de conserver son rôle de port principal[1] du Goëllo. Les engrais marins sont par sa gare envoyés loin dans l'intérieur. Avant la construction de cette ligne, on évaluait à 75 000 colliers, c'est-à-dire voitures, le nombre de chargements qui se faisaient sur le port.

En amont de Pontrieux, le Trieux, n'étant plus gonflé par le flot, devient une aimable

---

(1) Mouvement du port de Pontrieux en 1907 : entrées, 138 navires, 6 145 tonneaux ; sorties, 155 navires, 6 698 tonneaux. Le port reçoit de l'étranger les pâtes de cellulose destinées à une papeterie de Belle-Isle-en-Terre.

rivière, claire, sinueuse, barrée par des usines, à demi enfouie sous les arbres de la rive. Jusqu'à Guingamp nous remontons sa vallée, creuse et



Échelle au 1/320 000.

joyeuse. Le chemin de fer la quitte pour contourner la ville, passer sous la grande ligne de Brest, se souder à la voie de Carhaix et pénétrer avec elle dans la gare de Guingamp (1).

(1) Sur Guingamp, voir la 53e série du *Voyage en France*.

Trente kilomètres séparent Guingamp du chef-lieu des Côtes-du-Nord, ce serait un voyage charmant à faire par la route : le train passe trop vite à travers ce pays couvert d'arbres, où chaque hameau disparaît entre les hauts talus plantés de chênes, de hêtres et d'ajonc. En approchant de Saint-Brieuc, le pays s'accidente ; les ruisseaux et les rivières descendus de la Montagne-Noire et du Mené se creusent de profondes vallées ; dans les escarpements, le granit apparaît à nu entre les mousses, les fougères, les bruyères et les genêts ; les torrents bondissent. Aux abords de Saint-Brieuc, la vallée du Gouët est vraiment superbe ; on la franchit sur un viaduc haut de 59 mètres, à deux rangs d'arcades, qui ne le cède pas en majesté à celui de Morlaix. Toute cette région, très belle, mériterait d'être mieux connue. C'est du reste une de celles où l'agriculture est le plus en progrès ; les champs de choux, dont l'étendue est si prodigieuse et qui sont la caractéristique de la culture bretonne sur le versant de la Manche, sont alimentés par les semis faits autour de Saint-Brieuc ; le plant briochin est une sorte de gloire locale pour cette contrée qui fut jadis le duché de Penthièvre et qui s'étend du Goëllo à la Rance.

L'élevage du bétail est une autre source de

prospérité. Le lait et le beurre abondent dans le Penthièvre, déjà Paris s'alimente dans ces campagnes verdoyantes. Les produits sont vendus aux Halles comme beurre de La Prévalaye ou d'Isigny.

Saint-Brieuc est une des villes de Bretagne qui s'accroissent le plus rapidement ; elle le doit au commerce maritime de son port du Légué et, surtout, au développement de l'agriculture dans le département dont elle est le chef-lieu. Malgré cette prospérité, elle conserve toujours son aspect de capitale d'un terroir agricole. A parcourir ses rues noires et tristes, ses vastes places irrégulières servant de champs de foire, à visiter ses magasins étalant des étoffes voyantes, on devine que la population voisine est entièrement livrée à la culture.

Saint-Brieuc est, entre Rennes, Brest et Lorient, la ville la plus peuplée de la Bretagne, une de celles qui se sont le plus rapidement accrues, puisqu'elle avait seulement 6 000 âmes au commencement du dix-neuvième siècle (1) ; les marchés et les foires y attirent la foule. Cette

---

(1) 23 041 habitants en 1906, dont 15 270 de population municipale agglomérée (3 981 de garnison, etc.).

progression constante de la population amène peu à peu une transformation dans la physionomie de la ville ; les travaux des chemins de fer départementaux, en empruntant le versant du ravin du Gouédic, ont permis de créer des boulevards sur arcades d'un effet vraiment grandiose ; des pelouses, des allées tracées sur ces pentes abruptes ont doté Saint-Brieuc d'une promenade admirable, en vue de la mer. A la partie haute l'esplanade se rattache au jardin public, vert, fleuri, bien entretenu, qui entoure le palais de Justice, vaste et sévère monument de granit. Un autre observatoire offrant de belles vues sur la ville, la campagne et la baie est le tertre de Bué, qui domine la vallée du Gouët et que couronne une statue de la Vierge.

Sauf ces belvédères, beauté de Saint-Brieuc, les monuments sont d'intérêt médiocre, même la cathédrale, qui présente une haute, sombre et laide façade. Cette église renferme cependant des œuvres d'art remarquables : verrières, tombeaux d'évêques, retable et buffet d'orgue. Les autres églises sont modernes et témoignent de quelque effort de goût.

Les démolitions ont fait disparaître beaucoup de vieilles maisons qui donnaient au moins un cachet pittoresque à ces voies déclives, mon-


Cette anse découvre à basse mer
Anse d'Yffiniac
St BRIEUC
Plerin
Hillion
Pte du Roselier
Pte de Chatern
Port Horel
Phare
Pte de Cesson
Pte de la Pâture
Pte de Gouvien
Pte des Guettes
Pte de Longue Roche
R. Yonec
Chlle St Maurice
St Ilan Chau
Langueux
Lermot
Carbien
Fontreven
Les Marais
Jernuguen
la Rue
le Pré
les Villes Marolles

tueuses, mal tracées; on les a remplacées par de plates bâtisses; près de la gare, des rues neuves ont le même caractère de banalité. Cependant, çà et là, on retrouve encore d'antiques et curieux logis. Deux d'entre eux ont mérité d'être classés comme monuments historiques, l'hôtel de Rohan et l'hôtel improprement appelé des ducs de Bretagne, bien qu'il ait été construit alors que le duché était déjà réuni à la couronne.

Quelques monuments ornent les carrefours: Duquesclin a sa statue; une autre effigie représente Poulain-Corbion, le procureur de la commune, massacré par les chouans, lors de la surprise de la ville en 1799, pour avoir refusé de crier « vive le Roi ! » et de donner les clefs de la poudrière. Les enfants de la cité tués en 1870-1871 pour la défense de la patrie sont glorifiés par un monument.

Le commerce des produits agricoles, beurres, grains, pommes de terre, œufs, est très actif; il se fait en partie par la voie maritime, au port du Légué [1].

---

(1) Mouvement du port du Légué-Saint-Brieuc en 1907 : entrées, 492 navires jaugeant 48 142 tonneaux; sorties, 486 navires, 47 196 tonneaux. Sur Saint-Brieuc, voir encore la 53e série.

XV

ENTRE SAINT-BRIEUC ET PAIMPOL [1]

Les chemins de fer des Côtes-du-Nord. — La nouvelle gare de Saint-Brieuc. — Descente nocturne. — Transformation du port du Légué. — La pointe du Roselier. — La grève des Rosaires. — Pordic. — Binic et ses morutiers. — Étables. — Le port de Portrieux. — Saint-Quay. — La côte jusqu'à Paimpol.

Paimpol. Août 1907.

L'accroissement des moyens de transport est ce qui frappe le plus le voyageur revenant à Saint-Brieuc à quelques années d'intervalle. Le département, par son réseau d'intérêt local, a compensé l'infériorité dans laquelle ces pays en si plein essor agricole étaient tenus comparativement à des régions moins riches, où les chemins de fer ne sauraient donner de résultats comparables à ceux que l'on peut attendre ici. Les lignes nouvelles font vraiment du chef-lieu

(1) Carte de l'État-major au 1/80 000e : feuilles de Saint-Brieuc N.-O. et N.-E., Tréguier S.-O.

le cœur du département ; elles le relient aux petits ports si vivants de Binic et de Portrieux, aux collines jadis si peu accessibles du Mené par la ligne de Moncontour et de Collinée, à ce toit de la Bretagne qu'est Carhaix, par la section de Quintin à Rostrenen. C'est toute une transformation économique qui peut devenir considérable à mesure que le pays accroîtra son rôle de producteur de légumes et de beurre pour l'étranger. Saint-Brieuc, par son port du Légué, est admirablement placé pour bénéficier de ce mouvement de progrès.

La gare des Côtes-du-Nord possède ce qui manque au vieil embarcadère de l'Ouest, une halle couverte. Sous cet abri se forment les trains, où, l'été, se presse l'élégante foule attirée par les plages de la région de Saint-Quay. L'emploi du ciment armé a permis de doter ces chemins de fer à voie étroite de travaux d'art comparables en hardiesse à ceux du grand réseau. La traversée du Gouët par un gigantesque viaduc courbe fait honneur aux ingénieurs.

Nous sommes arrivés trop matin à Saint-Brieuc, mon fils Jacques et moi, pour aller au Légué par la ligne audacieuse destinée à conduire les baigneurs aux plages de l'entrée de la

baie. Le jour n'était pas venu encore quand nous sommes descendus à travers les rues raides de la vieille ville.

Bien longue parut la course dans ces voies endormies. Une pâle lueur apparaissait quand nous avons atteint le fond de la vallée, les lignes étranges et grandioses du viaduc de la ligne de Saint-Quay étaient encore imprécises. Le Gouët était sans eau, la marée étant basse. Sur la vase, quelques embarcations et de petits navires étaient échoués. De chaque côté du chenal bordé de quais se suivent des cabarets. Un vieux logis de pittoresque architecture contraste avec les maisons neuves et régulières.

Le bassin à flot est assez désert, trois ou quatre navires seulement sont à quai, mais les wagons chargés de houille, les amas de planches et de madriers du Nord qui s'alignent sur les terre-pleins disent que le mouvement demeure relativement considérable. D'ailleurs, nous ne sommes pas à l'époque de grande activité pour l'exportation, les pommes de terre qui forment un fret important ne sont pas encore arrachées. En 1905, le Légué en a expédié 5 478 tonnes (1).

(1) Sur le commerce des pommes de terre en Bretagne, voir page 271.

En 1906, année peu favorable, on atteignit 5 316 tonnes. Les produits du sol entrent pour la majeure partie dans le commerce maritime, grâce au voisinage de l'Angleterre et de Jersey. Dans cette direction sont partis 90 120 kilos d'œufs, 395 tonnes de sarrazin, 65 tonnes de fruits, 192 de légumes. L'importation comprend surtout les houilles (37 625 tonnes en 1906), les bois de construction (5 345), les vins (2 568 hectolitres), les engrais chimiques (1 422 tonnes), les graines à ensemencer, de lin surtout (370 tonnes). Par ces chiffres on voit que le Légué est port d'importation, principalement.

Le bassin à flot est insuffisant, le port d'échouage incommode, aussi voudrait-on compléter le Légué en barrant le chenal pour faire du Gouët un autre bassin à flot. Le projet, assez vague encore, permettrait de donner à Saint-Brieuc une organisation maritime plus en rapport avec ses légitimes ambitions économiques.

Au delà du bassin à flot, le Gouët s'élargit et devient estuaire, de nombreuses barques sont échouées sur la vase. Par l'ouverture des collines apparaît l'immense grève qui s'étend au fond du golfe. Les eaux se sont retirées à plus d'une lieue, à peine les devine-t-on. Le petit fleuve atteint bientôt la plage ; un phare et, du côté opposé, la

pointe de Cesson marquent l'embouchure. Bien que d'immenses espaces soient en ce moment découverts, le coup d'œil est beau de cette vaste baie aux côtes rocheuses, raides, bien découpées ; non moins belle est l'anse d'Yffiniac qui se prolonge loin dans l'intérieur entre de riantes collines semées d'arbres, vertes de prairies, fauves de moissons, qui se haussent peu à peu jusqu'à la chaîne noire du Mené.

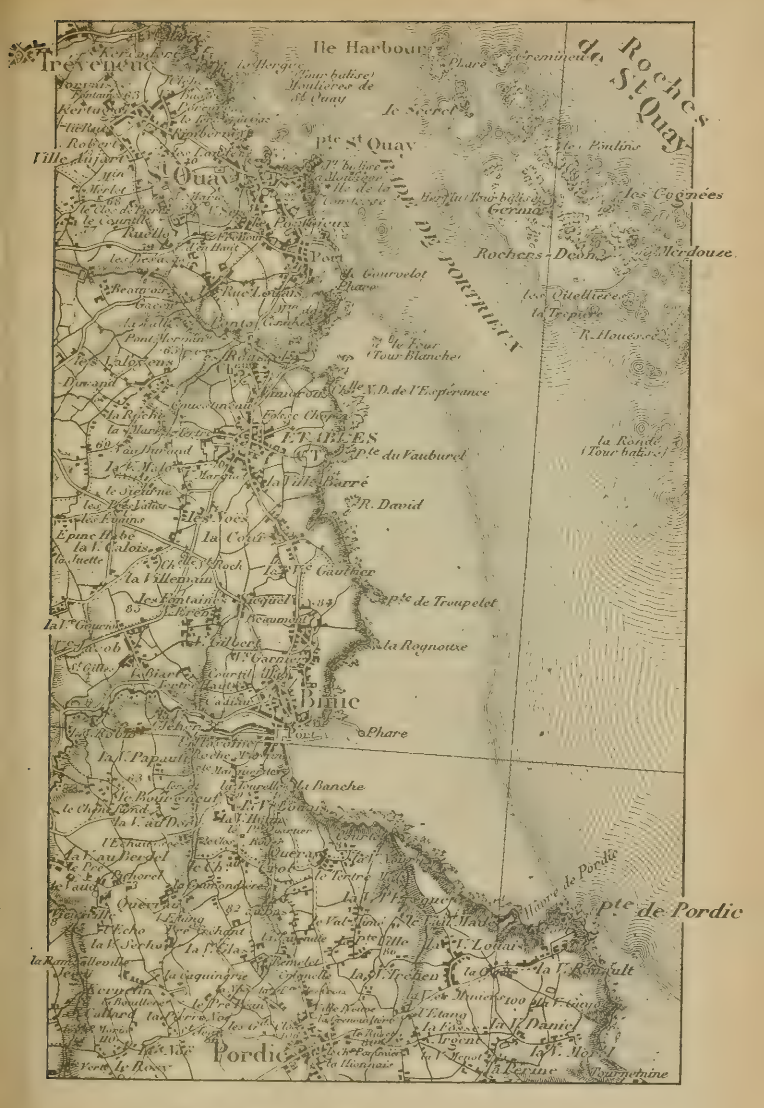
Au premier plan, près de sa tour ruinée, apparaît le village de Cesson dominé par son élégante flèche. Le joli viaduc du chemin de fer du port forme décor avec l'église de Langueux, plus loin sur son coteau. Une pointe rocheuse nous masque la colonie agricole de Saint-Ilan. La rive orientale de la grande baie se profile, très longue; et se perd dans le lointain brumeux. A l'ouest, la pointe du Roselier, péninsule grise portant un sémaphore, arrête le regard.

Le chemin de fer à voie étroite vient jusqu'au phare après avoir desservi les quais du Légué, sur la rive gauche — zone dépendant de Plérin, tandis que la rive droite est commune de Saint-Brieuc. Il amène les baigneurs, qui trouvent un hôtel près du phare et, sur la grève du Roselier, une vaste plage au bord de laquelle le hameau de Saint-Laurent devient station balnéaire. Dans

la plupart des maisons, on loue des appartements ; de nombreuses villas se construisent. Le voisinage de la pointe du Roselier d'où l'on découvre un superbe horizon, fera sans doute développer Saint-Laurent.

Les campagnes voisines sont vertes, découpées par des vaux très profonds arrosés d'eaux vives. Par l'un de ces plis, nous gagnons la côte près du hameau de Ville-Guérin, où, soudain, la mer libre nous apparaît au lieu des vasières du Légué. Entre la pointe du Roselier et celle de Pordic, s'arrondit la vaste grève des Rosaires. Au delà, voici les rochers de Saint-Quay, l'île Harbour et son phare d'un blanc de neige. Un promontoire masque Binic, mais Étables au flanc de sa colline et Saint-Quay sur sa pointe apparaissent avec une précision extrême. Dans l'intérieur, de jolies campagnes semées de maisons blanches, sourient au soleil.

Un rapide sentier nous amène à la grève des Rosaires, large estran de sable blanc en pente douce ; la laisse de haute mer est marquée par des myriades de coquillages. Des collines cultivées s'élèvent au-dessus de l'arène blanche. Pas de hameaux, mais un petit château enveloppé d'arbres, des villas fort modestes, simples abris. La vue est étendue ; la pittoresque île Verdelet,



Tréveneuc
Ile Harbour
Roches de St. Quay
Phare
le Secret
pte St Quay
St. Quay
les Cognées
Rochers-Déon
Merdouze
Ruello
Port
le Gouvelot
Phare
la Trépiere
R. Houessé
le Four
(Tour Blanche)
Chlle N.D. de l'Espérance
ETABLES
Pte du Vauburel
la Ronde
(Tour balise)
la Ville Barré
R. David
les Noës
la Cour
la Villemain
Pte de Troupelet
la Rognouze
Binic
Port
Phare
la Banche
Havre de Pordic
Pte de Pordic
la V. Louais
la V. Rouault
la V. Daniel
la V. Morel
Pordic
Tournemine

piton aigu en avant de la pointe de Pléneuf, au nord, est l'accident le plus saillant de ce panorama.

Un pli profond, la « Grande Vallée », amène à la grève les eaux du plateau ; sur ses flancs, des chemins en lacets sont tracés, indiquant un lotissement du terrain à proximité de cette partie de la grève abritée par la pointe de Pordic. Un sentier escarpé coupant les contours nous amène près de la chapelle de la Croix qu'avoisine une petite auberge exquise de propreté, où l'accueil est cordial. Le hameau dépend de la commune de Pordic, dont la flèche ajourée commande un vaste paysage.

L'hôte nous indique le sentier douanier par lequel nous pourrons gagner Saint-Quay. Le parcours est merveilleux, il est peu de spectacles de mer plus beau que celui-ci sur les rives de la Manche. La mer est aujourd'hui d'un bleu éblouissant, nous pourrions nous croire en Provence. La côte extraordinairement frangée, les falaises sombres, les rochers insulaires de Saint-Quay, composent un cadre saisissant. A nos pieds se creuse le petit havre indenté de Pordic.

Le sentier amène bientôt en vue de Binic. Les jolies maisons allongées sur le quai, la haute église, le port contenu entre des jetées et dans

lequel la mer monte en ce moment, constituent un décor citadin rappelant les petites villes de la Méditerranée. Le flot n'a pas encore atteint le pied des collines, nous pouvons donc suivre la grève et gagner rapidement Binic. De près, le charme s'évanouit un peu. La villette est assez banale. La vie se porte sur le port, formé par l'embouchure de l'Ic.

Le bassin est vide, les navires morutiers qui arment à Binic et recrutent leurs équipages sont en ce moment à Terre-Neuve ou en Islande. L'aspect de prospérité de la petite ville est dû à cette industrie de la pêche pour laquelle, en 1906, quinze bateaux ont quitté le port avec 362 hommes d'équipage. Depuis bien longtemps Binic exerce cette industrie, on prétend même que les premiers navires armés en France pour la pêche à la morue seraient partis d'ici, et de Portrieux en 1612 ; des marins de Binic ayant accompagné des Basques auraient amené leurs compatriotes à imiter ceux-ci. Longtemps, la flottille resta nombreuse, mais au cours des guerres plus d'un désastre se produisit : ainsi, en 1744, tous les bateaux furent attaqués et capturés par les Anglais. Ce fut un coup funeste. Cependant, en 1843, on comptait encore 30 bateaux pour la pêche à la morue, en 1877 on en armait 27,

avec 1 157 hommes d'équipage ; en ces dernières années, surtout depuis l'abandon de nos droits sur Terre-Neuve, la diminution a été considérable. Aucun *binicais* ne s'est dirigé sur le Grand Banc. Tous vont en Islande.

Les morutiers de Binic ont marqué fortement leur trace dans l'industrie de la pêche, on dit encore « *bénicasser* la morue » pour certaine préparation subie par le poisson. Eux-mêmes ont une langue expressive et pittoresque, c'est ainsi qu'ils appellent venir en *ressac* le retour par un bateau autre que celui où ils ont pêché.

En dehors de la morue, la pêche est peu importante à Binic, mais une trentaine de grandes barques se livrent au dragage des sables calcaires qu'ils apportent sur les quais où les charrettes les chargent ; le chemin de fer en conduira sans doute beaucoup dans l'intérieur. Le mouvement total du port est faible [1], bien qu'un service régulier relie Binic à Guernesey que cette partie du littoral alimente en œufs et en pommes de terre.

Le pittoresque chemin des douaniers s'élevant presque à pic au-dessus du môle Penthièvre, ouvrage puissant qui protège l'avant-port, passe

[1] En 1907, il y eut à l'entrée 159 navires jaugeant 8 [illegible] tonneaux ; à la sortie, 142 navires, 7 742 tonneaux.

au sommet de roches curieuses enfermant des anses entre des pointes aiguës ; l'une de celles-ci, la Rognouse, précède l'îlot Sainte-Marie, au sommet duquel se dresse une grande croix de granit. Bientôt le sentier devient impraticable aux touristes, un domaine leur en interdit l'accès, il faut accomplir un grand détour qui amène sur la route d'Étables, bourg considérable couvrant un verdoyant plateau. Entre le centre et la mer, de belles villas, de grands hôtels se succèdent entourés d'une végétation presque méridionale. Devant un de ces élégants séjours se dressent deux beaux mimosas. Deux anses sableuses servent aux baigneurs. Cette ville naissante est opulente, mais d'un goût sobre ; on a évité l'abus du décor et du style tourmenté.

Un sentier longeant le sommet des falaises conduit à la chapelle de Notre-Dame de l'Espérance, d'où l'on jouit d'une large vue de mer : entrée du port de Portrieux, roches de Saint-Quay, l'île Harbour aux constructions blanches. De là, en quelques minutes, nous avons gagné Portrieux, principal refuge des navires dans la baie de Saint-Brieuc et sorte de petite ville, bien que ce soit seulement un *écart* de Saint-Quay. Mais avant la Révolution déjà, Portrieux avait le titre de ville.

La cité étend des rues régulières à l'ouest du port, protégé par une belle jetée longue de 340 mètres qui assure la tranquillité de ce havre ayant sur les autres ports de la baie de Saint-Brieuc l'avantage d'être séparé de la mer par une grève très étroite : 200 mètres à peine, tandis qu'il y a plus de 1 500 mètres à Binic ; en outre, par les marées les moins puissantes, on trouve encore 3m 10 à haute mer. C'est pourquoi Portrieux est choisi comme stationnement du garde-pêche de l'État et sert d'abri aux morutiers de la baie.

Portrieux a un commerce d'importation intéressant. Là débarquent les oranges et les citrons d'Espagne et de Portugal, destinés à la Bretagne ; des taxes douanières font diminuer ce trafic qui s'élève encore à 29 tonnes par année. Un voilier anglais amène chaque semaine de Jersey une petite quantité de charbon (1 700 tonnes par an) ; en retour, il emporte des pommes de terre et des volailles vivantes.

Malgré cela, Portrieux a moins d'activité maritime que Binic [1]. L'armement pour la pêche

---

[1] En 1907, entrées : 189 navires jaugeant 5 096 tonneaux ; sorties : 163 navires, 4 811 tonneaux. La ville compte 1 132 habitants, le bourg de Saint-Quay n'en a que 475, la commune entière en a 3 186.

à la morue a beaucoup fléchi : on comptait jadis 18 navires qui s'y livraient; en 1905, un seul, monté par 17 hommes, a été expédié en Islande. Quelques barques font la pêche du homard et de la langouste dans les rochers de Saint-Quay.

La colline, au nord, porte le village de Saint-Quay, qui s'est prolongé vers la mer par des chemins bordés de villas dominant un rivage accidenté. L'île Comtesse, îlot séparé de la côte par une étroite bande d'eau, fut une forteresse; elle en garde encore l'aspect, mais est devenue propriété particulière; un beau jardin enveloppe en partie les constructions. Sur la terre ferme, une pente a été ingénieusement aménagée en un champ de lavande dont la nappe d'un violet sombre est douce aux regards et d'où s'exhale une puissante senteur.

Saint-Quay couvre un vaste espace, les villas ont des jardins où croissent les plantes du Midi; dans une des avenues, un bel eucalyptus dit la douceur du climat. Les baigneurs, nombreux, se répandent sur de curieuses grèves où de grands rochers séparent d'étroites plages de sable fin. Les amoncellements de blocs, souvent étranges, rappellent ceux de la côte de Lannion.

Les stations balnéaires ne se sont pas encore étendues au nord, ou du moins on ne trouve pas

sur les territoires de Tréveneuc, Plouha, Lanloup et Plouézec de groupement de baigneurs méritant ce nom. Il y a cependant de superbes rivages jusqu'aux Mats de Goëllo, où s'ouvre l'anse de Paimpol, et des plages malheureusement trop éloignées des voies de communication rapide. Quand le chemin de fer de Saint-Brieuc à Saint-Quay et à Guingamp détachera un embranchement vers Plouha et Paimpol, peut-être le port Moguer, l'anse Cachat, l'anse de Bréhec, deviendront-ils des lieux de séjour. Bréhec possède un petit port où l'on débarque les engrais marins dragués sur la grève. Cette anse de Bréhec, que dominent des collines de 80 à 90 mètres taillées en falaises, est une des plus belles parties du littoral des Côtes-du-Nord. La largeur des grèves ne dépasse guère 200 mètres et, souvent, le rocher a toujours sa base baignée par les flots, même à marée basse.

XVI

LES CÔTES DU PENTHIÈVRE [1]

L'anse d'Yffiniac. — Hillion. — Le Gouëssant, sa digue et ses gorges. — Le Dahouët et son port. — Le commerce des pommes de terre dans les Côtes-du-Nord. — Pèche de la morue. — Le Val-André et sa plage. — Pléneuf. — Les grèves. — Erquy. — Le bourg, le port, les carrières.

Erquy. Août.

A marée basse, la marche fut facile sur le sable ferme de l'anse d'Yffinac, rentrant aigu de la baie de Saint-Brieuc dans les terres de l'ancien pays de Penthièvre. Cette circonscription féodale, assez considérable pour porter souvent ombrage aux souverains bretons suzerains du comté dont les rois de France firent plus tard un duché, avait près d'ici sa capitale primitive : Lamballe.

L'anse, fort belle pendant la courte durée de la haute mer, s'étend sur une profondeur de 5 kilomètres, depuis la pointe de Cesson qui marque l'embouchure du Gouët, jusqu'aux

(1) Carte de l'État-major, feuilles de Saint-Brieuc S.-E et N.-E.

abords d'Yffiniac. Mais, sauf les portions de grèves où aborde le batelage des engrais marins, il ne se fait là aucun mouvement de navigation, les rivages sont purement agricoles. Les sables calcaires et les goémons assurent au sol une extrême fertilité, accrue par la tiédeur du climat. Ainsi, à l'est, la péninsule comprise entre l'anse et la baie arrondie où débouche le Gouësant, se fait remarquer par sa richesse.

Cette presqu'île, moins élevée que la côte de Saint-Brieuc, constitue le territoire de la commune d'Hillion dont le nom, évoquant l'antiquité classique, prend une saveur étrange en pays breton. Hillion sonne en effet bien peu la langue d'Armorique, mais nous sommes ici en pleine Bretagne francisante, en pays *Gallo,* la plupart des noms de lieux sont de consonance très française; le gain de la langue nationale depuis le Moyen Age ne s'est pas seulement étendu aux relations entre les individus, mais aussi aux centres de population, bourgs, hameaux et métairies isolées.

Hillion est proche de la mer, à 500 mètres à peine, deux bons chemins macadamisés le relient à la grève; du cœur du village rayonnent de nombreuses routes à travers la presqu'île, deux d'entre elles vont franchir le Gouësant,

petit fleuve assez abondant et d'allure fort singulière en comparaison des autres cours d'eau bretons aboutissant à la mer. Sa pente est telle, que la marée n'y remonte point ; il débouche dans la baie à l'issue d'un couloir tortueux aux pentes raides et boisées, vraie gorge de montagne.

La rapidité de son cours a été mise à profit de bonne heure pour l'utilisation industrielle de son courant. Une puissante digue en barre le cours et fait refluer non seulement ses eaux, mais celles d'un affluent, l'Évran, en un bel étang à deux branches.

La tradition veut que cette digue soit l'œuvre des Romains, qui y firent passer une des routes rayonnant de Corseul ; on sait que le duc Jean Ier la restaura et que les États de Bretagne la reconstruisirent par deux fois. Le déversoir produit une chute de 15 mètres de hauteur, fort belle quand les eaux sont abondantes ; alors une masse considérable se précipite par bonds successifs sur les rochers enveloppés d'une épaisse verdure.

Le chemin d'Hillion à Morieux franchit plus bas le Gouëssant dans sa partie la plus rétrécie, sorte d'abîme où le fleuve, toujours bruyant, court pour déboucher dans la baie ouverte entre

la pointe des Guettes et la pointe de Longue-Roche. A basse mer, ce n'est qu'une nappe de sable prolongée, bien au delà, dans la baie proprement dite de Saint-Brieuc ; l'étendue des bancs qui découvrent atteint près d'une lieue.

Le rivage, au-dessus de la grève, est constitué par de hauts rochers, indentés de petites criques et précédé au large par des rocs, insulaires à mer basse, que tapissent les varechs. Côte peu habitée, en quoi elle contraste avec le reste du littoral breton, mais il n'y a aucun abri pour les embarcations, et les pêcheurs n'ont pu s'y installer. La plus grande entaille de la falaise est formée par l'embouchure du ruisseau des Coulées, venu de Planguenoual. Là aboutissent deux chemins suivis par les charrettes qui vont chercher la tangue. Dans les rochers s'ouvre la salle Margot, grotte jouant un grand rôle dans les récits de la veillée.

La laisse de sable découvrant à basse mer décroît rapidement en largeur, en même temps le rivage, plus tourmenté, offre à des canots de pêche quelques abris. La mer a monté, je n'ai pu continuer à suivre la grève et ai dû gagner le sommet des falaises vers le gros hameau de La Cotentin pour gagner Dahouët. Un chemin passant devant le sémaphore suit à distance le


Plateau des Portes d'Erquy
RADE D'ERQUY
Erquy
Plateau des Jaunes
Verdelet
Pléneuf
Grève de la Ville Berneuf
les Landes
la Longueraie

rebord des rochers en vue d'admirables panoramas de mer. Le pays se peuple de maisons de pêcheurs attachés au port de Dahouët, capricieusement éparpillées, dans les champs, aux flancs d'un vallon étroit. Ici les criques permettent d'abriter des embarcations, aussi la vie maritime est-elle active, surtout à l'embouchure du Flara.

Ce petit fleuve, descendu des campagnes de Saint-Alban — dont le bourg mérite une visite pour son église et une ravissante chapelle — aboutit à la mer par un estuaire abrité des grands vents du large et suffisamment profond pour recevoir de petits navires. Ce havre fut de bonne heure utilisé, il avait même plus d'importance jadis, alors que le tirant d'eau des bâtiments était faible et que, les chemins de fer n'existant pas, les ports comme Dahouët suffisaient au commerce. Lamballe, ville plus animée que de nos jours au point de vue économique, tirant d'ailleurs une certaine importance de son rang de capitale d'un vaste duché, avait obtenu que l'estuaire dont elle est voisine fût amélioré. Jusqu'à ce que Saint-Brieuc eût été doté du port moderne du Légué, Dahouët servait aux relations du pays avec les ports voisins et l'Angleterre.

Il a conservé une certaine valeur, bien que le village ne se soit pas accru, c'est toujours le port de Lamballe ; cette ville l'utilise pour l'expédition de ses produits agricoles, surtout les pommes de terre.

En 1906, on embarqua 4 469 tonnes de ces tubercules, la plus grande partie pour le Portugal, le reste pour l'Espagne et les possessions anglaises de la Méditerranée. En 1905, il y eut près de 5 500 tonnes d'expédiées.

Ce commerce des pommes de terre, que j'ai signalé déjà dans les autres ports de la baie de Saint-Brieuc, prend sa plus grande importance dans l'ancien duché de Penthièvre ; certaines années, Dahouët vient à la tête des centres exportateurs. Il n'est donc pas sans intérêt d'étudier, à propos de ce port, les voies nouvelles que cette branche de culture a ouvertes à la Bretagne.

Sait-on bien que la France a exporté 305 000 tonnes de pommes de terre en 1904, soit le chargement de 60 000 wagons complets ; que, même en 1905, mauvaise année pour ces tubercules, nous en avons expédié plus de 255 000 tonnes, dont 200 000, en chiffre rond, par la voie de mer ? Et, certainement, nous n'avons pu satis-

faire aux besoins des nombreux pays qui ont recours à la France pour assurer leur alimentation.

Même des contrées que l'on pourrait croire suffisamment pourvues, si l'on considère l'état florissant de leur agriculture, s'adressent à nous. La Belgique nous a demandé 39 101 tonnes, l'Allemagne 5 157. Ces chiffres sont évidemment peu de chose auprès des 115 111 tonnes fournies à l'Angleterre, mais ils sont quand même éloquents. La Suisse en a demandé 6 849, le Portugal 9 430, l'Espagne 3 954, l'Italie 2 512, la Turquie 3 804, l'Égypte 1 300, le Brésil 10 183, l'Uruguay 3 267, l'Argentine 8 708. Nos colonies comptent pour 38 564 tonnes, dont 30 895 pour l'Algérie seule et 3 572 pour la Tunisie. Nous en avons fourni au Sénégal, à Madagascar, à la Guyane. Sauf l'Amérique du Nord et les pays producteurs et consommateurs de riz, on peut dire que le monde entier nous achète des pommes de terre.

Et cela sans que nous ayons cherché les débouchés. Notre commerce n'est pas allé offrir ses produits, il a attendu les acheteurs ; on peut assurer que le jour où les syndicats agricoles, ayant conscience de leurs forces, chercheront à répandre au loin les produits de

transport et de consommation faciles, ils développeront dans d'extraordinaires proportions le mouvement des affaires et résoudront en partie les questions soulevées par la crise de l'agriculture.

C'est à cause des horizons entr'ouverts par l'importance du commerce actuel des produits agricoles français avec l'étranger, qu'il serait bon de connaître exactement les centres producteurs et les efforts tentés pour satisfaire aux besoins du dehors. Les statistiques douanières, telles qu'on les donne à Paris, sont insuffisantes ; même les conseils généraux intéressés ne reçoivent pas tous des indications complètes dans le rapport annuel des préfets.

Il faut faire exception pour celui des Côtes-du-Nord, auquel la direction locale des douanes fournit d'utiles renseignements, port par port, sur le commerce direct des pommes de terre avec l'étranger. Je dis commerce direct, car une grande partie des affaires de ce genre échappe à toute évaluation locale ; beaucoup de petits ports, en effet, envoient les produits locaux dans les ports où chargent les grands navires : Saint-Malo, Le Havre, Bordeaux, etc. Les exportations des petits ports disparaissent alors au profit des grands. Même il serait difficile d'en trouver trace

en étudiant les chiffres du cabotage, ceux-ci ne font pas la part de ce qui est destiné à être réexpédié.

Les Côtes-du-Nord sont, de nos départements bretons, celui qui fait le plus activement le commerce des pommes de terre ; on peut dire que presque tous ses ports ont pour ces tubercules et d'autres légumes des relations directes avec l'étranger. Il est même curieux de voir certains ports, bien inconnus du grand public, dont les noms ne sont jamais allés jusqu'à lui, effectuer des affaires considérables au dehors. C'est ainsi que Dahouët, hameau de 200 habitants, a dépassé parfois pour le transport des pommes de terre le port important du Légué-Saint-Brieuc. Alors que celui-là expédiait, en 1905, 5 481 tonnes de pommes de terre, le Légué en eut 5 468 ; Tréguier vint ensuite avec 5 282. Ces trois ports firent ensemble le tiers des exportations des Côtes-du-Nord. Après eux venaient Paimpol, 2 092 ; Perros-Guirec, 1 623 ; Binic, 356 ; Erquy, 149 ; Portrieux, 142, et Lannion, 118. Port-Nieux, qui ne figure pas dans les chiffres de la Douane, eut cependant un gros mouvement.

En 1906, année de récolte très abondante, Dahouët ne fut qu'au troisième rang, le premier revenant à Tréguier avec 8 890 tonnes, le second

au Légué avec 5 313; Erquy embarqua 1 998 tonnes et Paimpol 2 805.

Entre eux tous, les ports des Côtes-du-Nord avaient exporté, en 1905, 22 721 tonnes de pommes de terre, chiffre qui peut être doublé les bonnes années. Cela représente plus du septième du mouvement général par mer pour ces produits du sol. La proportion serait plus forte encore si l'on pouvait ajouter ce qui a été transité dans les grands ports par le cabotage.

Cette prospérité de l'agriculture sur le littoral des Côtes-du-Nord, qui se fait ressentir assez loin dans l'intérieur, grâce aux voies ferrées, cause une certaine émulation dans le Finistère. Les ports de ce département prennent aussi une part, mais moins considérable, au commerce des pommes de terre pour l'exportation. Seul le port de Loctudy, dans le canton de Pont-l'Abbé, possède une réelle importance : ses exportations dépassent 7 000 tonnes. Pont-l'Abbé est aussi grand expéditeur. Dans l'ensemble des bonnes années, ce département vend de 35 000 à 40 000 tonnes au dehors.

Ce commerce est appelé à s'étendre encore, grâce aux efforts tentés par les professeurs d'agriculture pour développer la production des variétés les meilleures; mais on se heurterait

bientôt à l'encombrement des débouchés si le cultivateur ne s'efforçait de trouver des marchés nouveaux. L'éducation professionnelle agricole a subi un merveilleux développement, les chaires d'agriculture sortent peu à peu du cadre étroit où trop longtemps elles se confinèrent ; dans le Finistère notamment, elles tendent à devenir un guide précieux. Il faudrait maintenant faire l'éducation commerciale.

Par là j'entends la recherche des débouchés, l'entrée en relations avec les commerçants étrangers, les demandes de renseignements à nos consuls. Déjà on a fait beaucoup à ce point de vue, le merveilleux exemple des laiteries coopératives du Poitou vendéen et des Charentes, l'activité déployée par les producteurs de Roscoff montrent ce que l'on peut attendre dans cette voie.

Les producteurs bretons devraient s'associer en syndicats bien outillés, suffisamment riches pour faire face à l'envoi d'agents à l'étranger. Combien de marchés ignorés l'on verrait s'ouvrir en allant frapper hors des grands centres où se porte de préférence le commerce maritime ! Ainsi en Portugal, où Lisbonne et Porto attirent la presque totalité du commerce et d'où rayonnent vers le reste du royaume les produits importés. Dans ce Portugal qui est un si précieux

client pour les producteurs bretons de pommes de terre, il est sans doute des ports où nos petits navires bretons pourraient aller vendre les récoltes de la péninsule. Je me borne à cette indication, peut-être un peu aventurée en ce qui concerne le Portugal, mais, à coup sûr, utile pour d'autres pays où le climat trop chaud ne permet pas de produire le précieux tubercule.

Combien de nos colonies sont privées de pommes de terre ! l'Indo-Chine notamment, où, cependant, la population européenne ne saurait se passer d'une nourriture en quelque sorte nationale en France. Les Européens, les soldats sont, pour ce légume, tributaires de Hong-Kong. Qui sait où Hong-Kong se le procure ! Ne serait-ce pas en France ? Alors on paierait un transport et des frais de commission inutiles ? Peut-être les colonies nouvelles où la culture des arachides et du coton, la récolte du caoutchouc, amènent le bien-être et font naître des besoins nouveaux, pourraient-elles devenir un important débouché si nous parvenions à faire apprécier la pomme de terre par les indigènes.

Dans l'état actuel, on peut dire que nos producteurs sont en bonne voie. Le développement incessant des exportations en produits du sol révèle un esprit d'initiative vraiment remar-

quable ; mais on est en droit de supposer que les cultivateurs ont donné tout ce que leur éducation présente peut permettre d'entreprises. C'est vers les grandes affaires au dehors qu'il convient maintenant de tourner les activités. Pour cela, il faudrait que l'école primaire s'assouplisse mieux au besoin des populations ; la géographie commerciale, les sciences usuelles appliquées au milieu, devraient tenir la place prépondérante dans l'enseignement, partout où l'on pourrait développer le commerce avec l'étranger. Le marché intérieur n'est pas sans limites, il faut chercher au loin. La concurrence, en somme, n'est pas trop à craindre, car aucun pays n'offre les ressources de climat et de sol présentées par la France.

Le commerce des pommes de terre et celui des céréales que l'on expédie en certaines années ont nécessité la création de magasins qui donnent quelque physionomie de port important à ce bassin de Dahouët, assez triste lorsque les navires destinés à la grande pêche ne l'animent pas de leur mâture élancée et de leurs agrès. Dahouët en effet est un de nos ports pour la pêche à la morue en Islande et à Terre-Neuve ; j'y passai cet hiver alors que deux de ses goé-

lettes étaient à quai, une autre amarrée près de l'entrée. En 1906, quatre furent armées pour l'Islande, deux pour Terre-Neuve ; ces six bâtiments étaient montés par 164 hommes ; en 1907, on n'en arma que cinq, dont trois pour l'Islande. Le sel nécessaire aux navires est un élément d'importation considérable, représentant, avec la houille, une grande partie des entrées (1). Des goélettes armées pour le grand cabotage, d'autres pour le petit cabotage sont attachées au port ainsi que vingt et un bateaux effectuant la pêche côtière.

Ce petit centre, si vivant par la marine, n'est pas même chef-lieu de commune ; il dépend de Pléneuf, également chef-lieu pour la station balnéaire de Val-André qui confine à Dahouët. Ce dernier hameau reste exclusivement maritime et contraste par la vulgarité de ses constructions avec la fantaisie qui a présidé à la création de Val-André. Longtemps languissante, cette plage prend en ce moment un développement remarquable ; chaque année le nombre des villas s'accroît au bord de la belle grève de Saint-Symphorien dont le sable fauve, fin et doux, est

(1) Mouvement du port de Dahouët en 1907 : entrées, 140 navires jaugeant 6 503 tonneaux ; sorties, 128 navires jaugeant 5 611 tonneaux.

mélangé de galets. Des hôtels, un casino, se dressent entre les rangées de villas qui se serrent au long de la mer ou sur les courtes rues découpant l'étroit espace entre le rivage et la colline. Celle-ci se recourbe pour dessiner la pointe de Château-Tanguy ou de Pléneuf, reliée à mer basse à l'île du Verdelet, haut rocher conique, détail saillant de ce rivage et qui prend, vu des plages lointaines de Binic et d'Étables, l'aspect d'une véritable montagne, bien qu'elle n'ait pas même 50 mètres d'élévation.

Au delà, jusqu'à Erquy, d'autres grèves semblent s'offrir à la fortune qui a souri à Val-André : grèves de Nantois, de la Ville-Berneuf, de Cavé. Déjà quelques baigneurs se hasardent sur ces belles plages qui décrivent une courbe harmonieuse depuis l'île du Verdelet jusqu'au cap d'Erquy.

Pléneuf participe à ce développement, la route sinueuse et raide par laquelle on y monte de Val-André est devenue une rue d'habitations d'été. Mais le centre lui-même garde sa physionomie villageoise, la commune a près de 3 000 habitants, 600 à peine se groupent à cette croisée de chemins rayonnant vers la mer ou de vastes campagnes sans villages, mais parsemées d'une multitude de fermes isolées. Pléneuf

n'offre aucun de ces monuments de la Renaissance si nombreux en d'autres petits centres bretons, bien que la flèche de son église soit d'un grand effet dans le paysage. On n'y trouve à signaler que le tombeau du général de Lourmel, tombé glorieusement devant Sébastopol et originaire de Pléneuf, comme le général de La Motterouge.

Les voitures qui relient Lamballe à Erquy font le détour par Pléneuf pour desservir le bourg et la plage ; leur itinéraire ne suit malheureusement pas la ligne des grèves, aucune route en corniche n'ayant été conçue sur ce littoral qui s'y prêterait pourtant à merveille. Le chemin est tracé loin dans l'intérieur, au milieu d'un terroir monotone à cause des grands fossés qui enceignent les champs et masquent les habitations rustiques. Un instant les belles futaies du parc de Bienassis, percé de larges et majestueuses avenues, rompent cette uniformité du paysage.

Enfin on se rapproche de la mer, la haute colline d'Erquy se montre avec ses arbres, ses pentes abruptes, roses des éboulis des carrières, et son sémaphore. Le chemin descend au rivage par une belle rampe entaillée au flanc des hauteurs, au-dessus des dunes blanches qui bordent la grève du Cavé ou de Caronal. Cette plage, d'un

sable fin et doux, se prêterait à merveille à la création d'une station, car elle est de pente plus régulière et de consistance plus ferme que celle d'Erquy, mais les propriétaires des dunes n'ont jamais voulu les aliéner, au grand regret de la population d'Erquy. Il y aurait là un emplacement supérieur à celui de Val-André, par la beauté du rivage et des horizons.

En attendant l'allotissement de la grève de Cavé et de celles qui lui font suite, séparées par des promontoires rocheux, Erquy demeure un séjour modeste au bord de la plage enfermée entre la pointe de la Houssaye et le Cap. Le vieux village est à l'écart sur des pentes douces, reliées au port par des boulevards longeant la grève et sur lesquels sont des villas assez simples. Ces quartiers, appelés Le Pussoir, recouvriraient les vestiges d'une cité antique nommée Nazado par les habitants et dans laquelle les archéologues voient la *Reginea* de la « Table de Peutinger ».

Le port, malgré la protection du superbe cap d'Erquy, dressant sa masse à 68 mètres au-dessus des flots, n'offre qu'un abri assez précaire. Le seul ouvrage d'art est une courte jetée ayant pour but de protéger les navires contre les vents d'ouest, mais les bâtiments chargent plus volon-

tiers sur la grève même où ils se laissent échouer. Comme dans la plupart des petits ports de la contrée, le commerce des pommes de terre est le principal élément d'activité [1].

En certaines années, le port embarque beaucoup de pavés pour l'Angleterre. Le cap d'Erquy tout entier est une gigantesque carrière où les grès siluriens sont débités pour fournir non seulement des pavés, mais des bordures de trottoirs, des linteaux et des montants de portes et de fenêtres, des moellons. Actuellement le principal débouché pour les pavés sont des ports français : Boulogne, Saint-Malo et Bordeaux.

Du cap proprement dit à la pointe des Trois-Pierres, les déblais des carrières ont fait de la falaise un gigantesque éboulis qui tranche par sa teinte rosée avec un beau bois de pins dans lequel un petit château regarde le bourg et le port. Les carriers et les marins habitent un pittoresque quartier étagé sur les pentes où les maisons blanches et les toits d'ardoises se détachent avec grâce. C'est Tu-ès-Roc ou Thieurac.

Au-dessus se montrent les mâts du sémaphore. Toute la pointe est creusée par l'exploitation,

---

(1) Mouvement du port d'Erquy en 1907 : entrées, 479 navires jaugeant 10 975 tonneaux ; sorties, 486 navires jaugeant 12 300 tonneaux.

un funiculaire descend au port les pierres et les pavés [1]. Du haut des amoncellements de débris, les vues sont immenses, la baie de Saint-Brieuc se dessine en entier au regard; du côté opposé, on découvre la côte superbe et farouche du cap Fréhel.

---

(1) L'extraction des pavés a atteint environ 9 000 tonnes en 1906.

XVII

SAINT-JACUT, L'ÎLE DES EHBIENS ET SAINT-CAST [1]

Entre Dinan et Lamballe. — L'emploi des amendements marins. — Plancoët et son port. — La tangue. — En descendant l'Arguenon. — Trégon. — L'anse de Lancieux. — Saint-Jacut-de-la-Mer. — L'île des Ehbiens. — Panorama. — Le château du Guildo. — A travers champs. — Ploubalay.

Dinard. Août.

La campagne bretonne, si riante aux bords de la Rance et des autres petits fleuves, devient assez monotone sur le plateau que parcourent les chemins de fer de Rennes et de Dinan à Lamballe. Hier, en quittant Dinan, j'assistais à un changement rapide dans l'aspect des choses, aux abords de Corseul, qui fut une importante cité romaine : les terres argileuses et humides sont travaillées en larges billons. Beaucoup de champs, encore couverts d'ajonc, témoignent de faibles progrès agricoles; cependant, on emploie en abondance les amendements marins; presque partout se dressent des tas de tangue, plus nom-

---

(1) Carte de l'État-major au 1/80 000e, feuilles de Dinan S.-O., S.-E. et N.-E.

breux même que dans les environs du Mont-Saint-Michel.

Les tanquières sont très vastes dans cette région ; en quittant le plateau de Corseul pour descendre dans la vallée de l'Arguenon, on passe un instant au-dessus d'un petit port où de gros bateaux déchargent cette laisse de mer dont on fait de grands entassements sur le quai. C'est le port de Plancoët, assis au-dessous du bourg aux allures cossues, dominé par deux églises. Les amas formés à l'embouchure de l'Arguenon, près du petit port du Guildo, alimentent une navigation active. Vingt-cinq bateaux sont uniquement consacrés à ces transports ; ils peuvent porter 10 tonnes et font un voyage par jour. On évalue à 50 000 tonnes par an la quantité amenée de la grève du Guildo à Plancoët. La tangue de ce rivage est de faible teneur : 51 °/₀ de calcaire seulement, mais l'agriculture la recherche avidement pour amender les terres argileuses. Les paysans viennent de très loin l'enlever avec leurs voitures. Le chemin de fer de Lison à Lamballe en transporte aussi ; la ligne à voie étroite de Plancoët à l'île Saint-Cast participe à ce trafic. Les 50 000 tonnes recueillies au Guildo représentent 3 300 mètres cubes valant 1f50 le mètre.

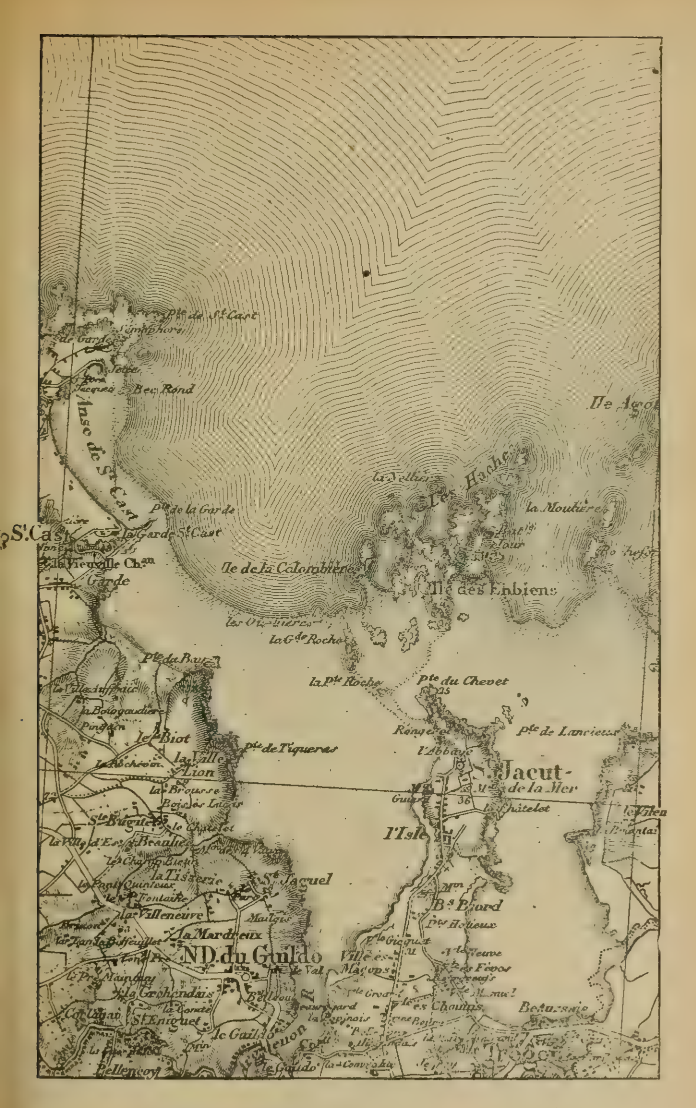
Avec ses maisons en amphithéâtre, Plancoët

a de l'allure ; intérieurement il est assez triste, mais quelques tic-tac de métier lui valent un peu de vie et sa grande rue est bordée de hautes maisons dont plusieurs de construction récente. La nuit, les lampes électriques étagées donnent l'illusion d'une vaste cité. C'est un centre pour la fabrication de ces étoffes rayées mi-laine, c'est-à-dire de laine tissée sur chaîne de lin, dont les femmes se servent dans la Bretagne pour leurs vêtements. Pendant l'été, la ville participe au grand mouvement d'automobiles et d'équipages déterminé par les excursions au cap Fréhel et à Dinan.

La nouvelle voie ferrée ne dessert pas directement Saint-Jacut ; j'ai fait le trajet en voiture par la grande route de Dinard, qui relie Quiberon à Saint-Malo et suit un moment le bord de l'Arguenon, dont le lit vaseux a été abandonné pour un chenal creusé à la base d'un coteau. La mer est basse, le petit fleuve n'est qu'un étroit filet d'eau au fond d'un fossé tapissé d'une vase inquiétante. L'Arguenon, en cet état, gâte un peu le paysage, fort joli pourtant aux abords du château de Largentaye, vaste construction avec chapelle, située au milieu d'un parc superbe. La route, parfois bordée de grands châtaigniers, semble une allée. De chaque côté,

beaucoup de champs de céréales, les récoltes paraissent belles; elles le doivent plus à la tangue et au goémon qu'aux méthodes de culture, encore fort imparfaites. Deux églises commandent le paysage; celle de Saint-Lormel dresse une élégante flèche sur la rive gauche; en face, Créhen n'a qu'une humble aiguille de charpente revêtue d'ardoises. L'outillage agricole est en progrès partout : Trégon, village d'où la vue est admirable sur les campagnes lointaines, possède un atelier de mécanicien fort achalandé; nombreuses sont les machines agricoles en réparation.

De Trégon, descente rapide à la mer sur une route large mais défoncée par les charrois, pleine d'ornières et de boue. C'est que le golfe de Lancieux, long et étroit, ouvert entre Saint-Jacut et Beaussais, n'est, à marée basse, qu'une vaste grève de tangue, comme l'anse de l'Arguenon; sur tout le rivage, l'extraction est incessante. Devant le hameau de Beaussais, ce ne sont que tombereaux chargeant l'engrais accumulé sur le rivage par les cultivateurs. La mer se retire en ce moment, c'est un jour de grande marée; le golfe asséché présente une surface immobile, d'un gris d'argent. Au-dessus s'allonge, mince et verte, la longue péninsule de Saint-Jacut, à demi recouverte par la rue aux


Pte de St Cast
Bec Rond
Anse de St Cast
Pte de la Garde
la Garde St Cast
St Cast
la Vieuville Ch.au
Garde
Ile de la Colombière
la Gde Roche
Ile Agot
les Hache
la Moulière
Ile des Ebbiens
Pte du Bay
la Pte Roche
Pte du Chevet
Pte de Lancieux
Pte de Tiquerus
le Biot
la Ville Lion
la Brousse
l'Abbaye
St Jacut-de la Mer
le Châtelet
l'Isle
Ste Brigitte
Beaulieu
la Tisserie
St Jaguel
Bs Bord
la Villeneuve
la Mardreux
N.D. du Guildo
le Guildo

toits rouges des hameaux de l'Isle, Saint-Jacut et L'Abbaye, voie fort singulière par la disposition des logis, tous orientés au midi. Au delà, mais fort loin encore, tant les grèves sont vastes, étincelle la mer bleue, que borde l'île des Ebbiens, dominée par sa tour.

Saint-Jacut et ses hameaux sont habités surtout par des pêcheurs ; la presqu'île, resserrée entre les baies de Lancieux et de l'Arguenon, est trop étroite pour permettre des cultures étendues : tout le monde vit de la mer, les femmes pêchent à la grève, les hommes poursuivent le maquereau et capturent le homard au large de Saint-Cast et des Ebbiens, d'autres font le long cours et le cabotage. Autour des bâtiments restaurés d'une ancienne abbaye devenue simple couvent, des arbres et des champs, des plantes qui aiment le doux climat des rivages océaniques font comme une oasis. Aussitôt on parvient au sommet d'une petite falaise dominant l'immense grève, semée de roches verdies par les varechs, étalée jusqu'à l'île des Ebbiens. L'île moins vaste d'Agot, simple calotte de gazon, et d'autres rochers sans cesse isolés prolongent en mer la traînée des écueils.

Le coteau de Saint-Jacut lui-même fut une île ; les moines de l'abbaye, qui jouissaient de

grandes richesses, auraient construit une digue pour la relier au continent. Contre cette digue les apports de la mer créèrent de riches terrains qui sont aujourd'hui encore les meilleurs de la commune. Ce travail monastique montre qu'il serait possible de poursuivre l'œuvre et de gagner des champs fertiles sur ces vastes grèves. L'île des Ehbiens, au nord, semble se prêter à fournir un point d'appui aux levées qui pourraient assurer la conquête.

La mer se retire encore, il est possible de gagner l'île des Ehbiens à pied. Tantôt sur des rochers, tantôt sur des grèves de sable grossier semées de coquillages, tantôt sur la tangue ferme mais sillonnée de ruisseaux marins, j'atteins l'îlot verdoyant, après une course de 1 500 mètres. La grève est très vivante aujourd'hui : toute la population, profitant du retrait extraordinaire de la mer, pêche coquillages et crustacés dans les flaques d'eau et les trous ; aussi, en atteignant l'île, on éprouve une sensation étrange, tant celle-ci est solitaire et contraste avec la vie de la plage. C'est une roche de granit, recouverte de terre végétale, trop battue des vents pour être entièrement cultivée ; le sol est, en grande partie, une lande de fougère et d'ajonc traversée par d'étroits sentiers et des coulées de lapins. Dans les

endroits moins directement exposés à la fureur des rafales, des lierres et des troènes nains plaquent des teintes sombres. On a pu créer quelques pâturages, d'un gazon feutré, fin et court, où paissent des moutons. Dans un creux, on tente la grande végétation par une plantation de trembles — encore arbustes.

Au point culminant se dresse l'ancienne tour, d'aspect solide et qui pourrait même servir encore à la défense. Construite de blocs de granit dont l'épaisseur totale atteint 6 mètres, elle serait très lourde d'aspect sans l'élégante tourelle de guet qui la flanque au sommet.

Déclassée aujourd'hui, elle ne sert plus qu'à entreposer les provisions du garde, habitant d'une maison basse placée au pied de la petite forteresse et entourée de quelques cultures.

Un escalier de quatre-vingts marches conduit à la plate-forme bordée d'épais parapets où des embrasures étaient jadis armées de canons. Un autre escalier, à demi aérien, accède à la tourelle. De là on a une vue immense sur la mer, de la pointe du Groin au cap Fréhel ; on distingue nettement plusieurs rochers de l'archipel malouin, notamment Cézembre et la Conchée. A l'ouest, le fort La Latte dresse ses pittoresques remparts et ses tours qui, à cette distance, sem-

blent plaqués contre les hautes falaises du cap Fréhel. Plus près, de l'autre côté de l'Arguenon, voici la côte de Saint-Cast, ses jolis villages, la colonne commémorative de la bataille du 11 septembre 1758.

La tour des Ehbiens est au cœur de ce paysage tragique et guerrier, où la mer pénètre dans les terres par les baies de Lancieux, de l'Arguenon et de la Frenaye ; où la terre, à son tour, par ses minces péninsules précédées d'écueils, semble vouloir menacer le flot. Ce rôle d'observatoire est le seul qui reste aujourd'hui à la tour ; mais, en 1697, quand on la construisit sur les ruines d'un phare, elle était la sauvegarde des populations contre l'Anglais. Pour qu'elle fût bâtie, chaque équipage de pêcheurs revenant de la mer abandonnait un lot de maquereaux dont le produit a permis de mettre ces golfes à l'abri des insultes de l'ennemi héréditaire. En même temps, le vieux château de Roche-Goyon, transformé, devenait le fort La Latte, un des rares monuments complets qui restent de la défense des côtes comme la concevait Vauban.

La mer monte déjà ; si je ne veux pas être prisonnier dans l'île, il faut quitter les Ehbiens ; j'avais le projet de traverser la baie de l'Arguenon pour gagner Saint-Cast et Matignon, mais les

pêcheurs me conseillent de ne pas m'aventurer, le flot arrive avec trop de rapidité et il y a beaucoup de vases molles. Je gagne donc Le Guildo par les bords de l'Arguenon ; la marche sur la grève est courte, en quelques minutes j'ai atteint le rivage à l'abri du flot ; un sentier de douaniers court sur les falaises et les dunes, descendant sur des grèves, escaladant des rochers. Peu à peu le large golfe vaseux se rétrécit ; au milieu de la tanque coule un flot grisâtre, bordé de balises, c'est l'Arguenon. Les collines se haussent, s'escarpent, se boisent ; sur l'une d'elles, voici de hautes tours, des remparts couverts de lierre, restes d'un vaste, puissant et somptueux manoir.

C'est un des beaux sites des côtes de Bretagne que ce château du Guildo, encore de fière mine vu du dehors. Mais lorsqu'on a pénétré dans l'enceinte par une brèche, ce n'est plus qu'un éboulis de murailles entourant un champ cultivé. La forteresse a joué un grand rôle dans l'histoire de Bretagne ; là, par ordre de son frère, fut saisi ce Gilles de Bretagne dont la fin tragique est la page la plus sinistre de l'histoire du duché. On sait que ce prince, accusé de trahison, fut longtemps tenu en prison par le duc François II, laissé sans nourriture dans le château de La Har-

douinais, empoisonné et, finalement, comme il ne succombait pas, étranglé.

Le site du Guildo est très beau ; le fleuve, rétréci, coule sous un pont de fer pour le passage du chemin de fer et de la route, jeté entre des roches fort curieuses de forme. Deux d'entre elles sont appelées les « pierres sonnantes » ; lorsqu'on les frappe, elles font entendre un murmure prolongé (1).

Le Guildo, qui fut le séjour du poète Hippolyte de La Morvonnais, possède sur la nouvelle voie ferrée une station très fréquentée ; elle dessert Saint-Jacut et d'autres communes du canton de Ploubalay ; là se raccordera un jour le prolongement de la ligne de Dinard à Saint-Briac. J'ai pu trouver un train et éviter le trajet pédestre, assez monotone jusqu'à Matignon, morose même, sauf au long du profond ruisseau de Guébriant que remonte un instant la marée. Ce petit cours d'eau porte un nom héroïque, celui du maréchal de Guébriant qui conduisit avec tant d'habileté nos armées d'Allemagne pendant la guerre de

(1) Le mouvement des navires à l'embouchure de l'Arguenon est assez important. Le port du Guildo eut en 1907 : à l'entrée, 281 navires, 4 358 tonneaux ; à la sortie, 251 navires, 3 938 tonneaux.

Trente ans, mari de cette Renée de Guébriant à laquelle on doit de curieuses lettres sur la Pologne et dont l'esprit d'intrigue assura à la France la possession de Brisach. La terre de Guébriant est aux sources du ruisseau, formées par un bel étang près duquel sont les restes du château féodal.

Le Guébriant descend à l'Arguenon au fond d'une gorge étroite, profonde et sinueuse, dont les pentes abruptes, rocheuses et délicieusement sauvages, sont tapissées d'ajonc. Par contre, le plateau est fort bocager, couvert de champs entourés de fossés et plantés de pommiers; les chênes des enclos lui donnent à distance un aspect sylvain. L'ajonc est cultivé régulièrement; les brindilles pleines d'épines servent à la nourriture du bétail en hiver, préalablement broyées dans les auges ou à l'aide de machines.

Après Matignon, les arbres sont plus hauts encore; la péninsule, épaisse à sa basse, très aiguë à sa pointe, enfermée entre les baies de l'Arguenon et de la Frénaye, doit à ce voisinage de la mer une température humide et douce qui donne beaucoup de vigueur à la végétation. Aux

---

(1) Pour les environs de Matignon, voir la carte d'ensemble du chapitre.

abords de Saint-Cast, le chêne vert apparaît ; il y a de beaux sujets de cette essence méridionale. En hiver ils impriment à la péninsule une physionomie particulière.

Dans ce cadre s'élance, élégante et haute, la flèche de pierre de l'église de Saint-Cast, flanquée de clochetons, portée sur des colonnettes.

Pendant que le train continue sa course vers son terminus de L'Isle, je vais à La Garde-Saint-Cast, station balnéaire en voie de développement, occupant un des plus beaux sites de ces remarquables rivages. Le plateau, dont l'altitude est de plus de 60 mètres, fait place à des pentes descendant à la grève harmonieusement incurvée, comprise entre les deux pointes de la Garde et de Saint-Cast. Entre le pied de ces collines, très vertes et boisées, et la grève où monte la mer, s'étend une zone de dunes basses au pied desquelles se prennent les bains ; il y a partout des villas éparpillées, mais elles se pressent autour de deux villages, La Garde et L'Isle. Les plis remplis d'arbres et arrosés de ruisselets d'eau vive donnent beaucoup de grâce à ce rivage que commande la colonne commémorative de la bataille de 1758, terminée par la défaite d'une petite armée anglaise.

C'est une des pages les plus glorieuses de l'his-

toire de la Bretagne, car la victoire fut l'œuvre de la population : gentilshommes, bourgeois, milices paysannes eurent raison d'une force régulière. Profitant de l'absence de troupes dans la province, le général Marlborough avait embarqué 10 000 hommes sur une flotte aux ordres de l'amiral Howe. Il put mettre ces forces à terre, entre Saint-Lunaire et Saint-Briac, sous la pointe de la Garde-Guérin. Pillant et ravageant le pays, les Anglais franchirent facilement le Frémur et allèrent tenter au Guildo le passage de l'Arguenon. Une petite troupe de quatre-vingts volontaires, pour la plupart paysans, ne craignit pas de défendre ce passage rendu difficile par les sables mouvants. Commandés par un chef intrépide, Reoust de Villaudrains, bourgeois de Matignon, elle repoussa plusieurs tentatives de l'ennemi.

La trahison vint en aide à celui-ci. Les Anglais, employant ce que l'on a appelé de nos jours la cavalerie de Saint-Georges, décidèrent un misérable nommé Grumellon, de Saint-Lormel, à leur indiquer en aval la grève des Quatre-Vaux. Les défenseurs eurent le temps de se replier avant d'être pris à revers.

Cette résistance avait permis au gouverneur de Bretagne, le duc d'Aiguillon, de réunir quel-

ques troupes appelées de garnisons lointaines et de tirer de l'artillerie de Brest ; de leur côté, les milices bretonnes, exaspérées par l'invasion, s'accroissaient chaque jour. Bientôt Marlborough se vit obligé de se replier, il ramena ses forces sur la plage de Saint-Cast, devant laquelle la flotte embossée offrait l'appui de ses canons. Les Français ne craignirent pas de les attaquer; pendant que l'artillerie postée sur le bord du plateau canonnait l'ennemi qui s'efforçait de se rembarquer, troupes de ligne et volontaires se jetaient sur l'adversaire, le poursuivant jusque dans l'eau, s'efforçant de couler les chaloupes qui emmenaient les soldats ennemis. Les récits contemporains évaluent à 2 000 le nombre des Anglais mis hors de combat ; on leur fit 900 prisonniers.

La colonne commémorative érigée pour le centenaire de la bataille, le 11 septembre 1858, est surmontée d'un groupe : le lévrier de Bretagne terrassant le léopard britannique. Le moulin à vent dit moulin Anne, près duquel se tenait le duc d'Aiguillon, a été conservé comme témoin de cette belle journée dont les héros furent surtout les milices bretonnes et le régiment du Boulonnais, aujourd'hui 79e d'infanterie.

Le grand charme de cette pointe de terre

est dans l'admirable tableau offert par les îles, les écueils, les promontoires sans nombre qui animent la mer et entre lesquels croisent une multitude de voiles blanches. Du côté opposé, vers l'ouest, on découvre un tableau moins saisissant, mais superbe encore : la baie de la Frenaye s'ouvre largement, gardée à son entrée par la silhouette pittoresque et fière du fort de La Latte.

Le chemin de fer m'a conduit au Guildo, d'où j'ai gagné à pied Saint-Lormel, à travers un pays agricole d'une sauvagerie aimable ; des ravins bordés de roches, des bouquets de bois, des prairies rompent la monotonie du plateau. Chemin faisant, je m'arrêtais dans les fermes. Les paysans ont l'esprit très ouvert en ce coin des Côtes-du-Nord, mais ils se plaignent : ils parlent volontiers, l'année est pluvieuse, la moisson menace de manquer, les blés mal mûris versent et pourrissent. Cependant, les machines à battre sont prêtes à fonctionner sur l'aire. Ici, dès qu'un propriétaire ou fermier exploite un domaine de cinquante journaux, il achète une batteuse qui fait désormais partie du mobilier agricole. Il y a donc progrès, on utilise même assez largement les engrais chimiques ; mais

l'emploi en est restreint par le prix élevé des transports. Les principales récoltes sont le sarrasin et l'orge : on consomme le premier, l'orge est vendue à la brasserie. L'élevage augmente, car il est facile de vendre le beurre, les coquetiers de Saint-Malo parcourent les campagnes et évitent aux ménagères le souci d'aller au marché.

Le cidre, abondant, se vend bien, surtout dans les stations balnéaires du groupe malouin. En somme, malgré la pluie persistante, je trouve ici des gens satisfaits de leur sort. Il en est à peu près de même partout en Bretagne.

Je me suis égaré en des chemins bien fangeux en cherchant à gagner Ploubalay par un itinéraire autre que celui de Trégon, déjà parcouru. Les cultures sont belles, mais reliées aux fermes par des voies pleines d'ornières, c'est avec joie que j'ai atteint la petite route bien ferrée, reliant Plessix-Balisson au littoral de Lancieux. A la croisée de la grande route de Quiberon à Saint-Malo, artère transversale de la Bretagne, les maisons de Ploubalay forment une longue rue. Le village compte 350 âmes à peine, mais c'est le chef-lieu d'une importante commune dont beaucoup d'habitants se livrent à la pêche ou à la navigation. L'abondance des amendements

marins assure à la culture de ce canton une production remarquable.

La route continue au nord et atteint le rivage vers Lancieux, humble village assis à la racine d'une presqu'île comprise entre la grande baie et le petit estuaire du Frémur; de loin, sa belle flèche le signale au voyageur. De chaque côté, des plages commencent à attirer des baigneurs, mais ceux-ci affluent davantage en Ille-et-Vilaine, à Saint-Briac que le Frémur sépare du département des Côtes-du-Nord. Le Frémur, à son embouchure, forme un havre d'échouage auquel on donne le nom de port de Saint-Briac, mais qui n'est guère fréquenté, sinon par des embarcations de pêche. Celles-ci, peu nombreuses aujourd'hui, constituaient autrefois une importante flottille qui se livrait à la pêche du maquereau. Ces poissons abondaient à tel point, qu'il suffit d'une faible part prélevée sur chaque lot pour faire les frais non seulement de la construction du fort des Ehbiens, mais encore de l'église de Saint-Briac. Une chapelle rappelle ce don volontaire des pêcheurs par une pierre où des maquereaux sont sculptés.

XVIII

LA BAIE DE LA FRENAYE ET LE CAP FRÉHEL [1]

Matignon. — La baie de la Frenaye. — Pléboulle. — Le Port-à-la-Duc. — Port-Nieux et le port Saint-Géran. — Le fort de La Latte. — L'anse des Sévignés et ses falaises. — Le cap Fréhel. — La lande du cap. — Plévenon et ses plages. — Pléhérel. — Campagnes du cap. — Plurien et la grève de Minieu. — Arrivée à Erquy.

Lamballe. Octobre.

Le petit chemin de fer qui relie depuis quelque temps Matignon à Plancoët et à l'île Saint-Cast a fait naître des ambitions en ce bourg jadis isolé. De jolies habitations, dont un bureau de poste élégant et coquet, avoisinent la station et contrastent avec les anciennes rues aux maisons grises. Ce vieux centre a donné son nom à une des familles historiques de notre pays, devenue, par un mariage avec l'héritière des Grimaldi, souveraine du lilliputien État de Monaco; mais, sauf la butte féodale sur laquelle les comtes de Matignon avaient leur donjon, rien

(1) Carte de l'État-major au 1/80 000e, feuilles de Dinan N.-O. et Saint-Brieuc N.-E.

ne rappelle le rôle que joua le bourg au temps de ses seigneurs.

Le développement du tourisme en fera peut-être un centre d'excursion ; c'est le point de passage ou de départ obligé pour la presqu'île du cap Fréhel, de plus en plus visitée à cause du beau site du fort de La Latte, des splendides falaises de l'anse des Sévignés et du cap. L'automobilisme a réveillé l'humble centre endormi, à certains jours c'est par centaines que les chauffeurs le traversent, venant de Saint-Malo, de Dinard et des autres plages à la mode.

La route du cap descend entre des pentes schisteuses vers la baie de la Frenaye, remarquable accident du littoral breton ; bientôt elle amène en vue du site aimable de Pléboulle, village campé sur l'arête, entre le ruisseau de Pont-Barré et le Frémur. Presque aussitôt voici la baie aux vastes grèves de tangue, sinistre entre ses roches noires lorsque le flot ne la métamorphose pas en un beau lac. Je l'atteins à basse mer et jouis du spectacle toujours émouvant de ces immenses espaces asséchés sur lesquels reposent des navires, dont les touristes non familiarisés avec le phénomène des marées ne peuvent comprendre la situation. Deux goélettes sont ainsi devant Port-Nieux, un navire plus

petit *s'amortit* dans le chenal creusé par le Frémur et qui constitue le Port-à-la-Duc. La grève est animée par des voitures sur lesquelles on charge la tangue destinée à des champs éloignés.

La marée remonte encore à plus d'un kilomètre dans le vallon d'où descend le petit fleuve et permet à des barques de conduire jusqu'en ce point les amendements calcaires. La tangue s'extrait partout où peuvent parvenir les tombereaux ; en été, la zone accessible s'étend loin, la grève est si ferme que les régiments de cavalerie de Dinan et le régiment d'infanterie de Saint-Brieuc viennent y manœuvrer et simuler des rencontres. En hiver, les eaux des ruisseaux, plus abondantes, amollissent le sable et créent de perfides *doucins* où il est dangereux de s'aventurer.

Le territoire de Pléboulle, qui borde le fond de la baie, est riche, grâce aux engrais marins. Le sol est bien cultivé ; les habitations, amples, solidement construites, sont, pour la plupart, couvertes en ardoises ; le chaume peu à peu disparaît. Les cultures contrastent avec la rive gauche du Frémur, composée de pentes raides revêtues d'ajonc ou de chênes.

Un pont franchit le Frémur au Port-à-la-Duc,

assez désert aujourd'hui, mais où de petits navires apportent du charbon, de la chaux et des ardoises. Aucune installation maritime, à peine une ou deux balises indiquant le chenal. La marine possède un établissement plus sérieux à 1 500 mètres de là. Un petit promontoire rocheux, la pointe Muret, y formait un abri que l'on a complété par une jetée et un fanal. C'est Port-Nieux, reconnaissable de loin par les maisons blanches qui le bordent. La création de ce havre ne remonte guère qu'à 1860, date de l'achèvement de la jetée et des quais, encore fut-ce bien plus tard qu'on le relia au réseau vicinal par un chemin partant de Port-à-la-Duc. Cette chaussée, très fréquentée, passe au-dessus des prés salés où parvient seulement le flot des grandes marées de vive-eau, zone assez étroite que continue l'immense plaine de tangue.

Le rocher de la pointe Muret a été coupé à sa racine pour permettre de continuer le chemin vers Plévenon et La Latte. Contre son flanc sud sont appuyées des constructions aux portes et aux fenêtres le plus souvent closes, ce qui donne un caractère impressionnant d'abandon. Cependant, ces maisons ont leurs heures d'activité, ce sont des magasins où l'on dépose les blés des campagnes voisines, réputés sous le nom de

blés du cap. Des navires jaugeant jusqu'à 250 tonneaux viennent embarquer les céréales pour les conduire à Saint-Malo, Granville et Lisbonne. Pendant l'automne et une partie de l'hiver, on y charge aussi beaucoup de pommes de terre pour l'Espagne, le Portugal et les colonies portugaises. Les bâtiments qui viennent prendre ces produits du sol appartiennent à Dahouët, à Paimpol et quelques autres ports bretons.

Le mouvement est parfois relativement considérable ; en certaines années il a dépassé 4 000 tonnes. En 1906, il entra 112 navires jaugeant ensemble 3 440 tonneaux ; on ne releva guère que de l'exportation, 3 446 tonnes furent expédiées. Le mouvement avec l'Angleterre, un instant actif, a complètement cessé.

Le maître de port et un aubergiste sont les seuls habitants permanents de Port-Nieux, il n'y a même pas de pêcheurs, ceux-ci ont choisi pour abri l'anse de Saint-Géran, située près de la partie de la baie où le fond n'assèche jamais. Une vingtaine de barques poursuivent le poisson ou tendent des pièges aux homards.

Toute la vie maritime commerciale dans la baie de la Frenaye se concentre donc dans ce petit port de Port-Nieux, où le puissant écran de la presqu'île protège des vents d'ouest. L'autre

rive, vers Saint-Cast, a bien des anses, mais exposées aux vents les plus violents de ces parages. Si les fonds n'étaient aussi élevés et ne découvraient pas autant, la baie serait un des plus admirables ports intérieurs de la France, grâce à sa longueur de près de 7 kilomètres et à sa largeur qui n'a pas moins de 2 kilomètres à la partie la plus rétrécie.

La route, après avoir franchi la coupure de la pointe Muret, s'élève sur le plateau au fond d'un pli boisé; la chaussée est défoncée par les incessants charrois : céréales et pommes de terre descendant au quai, tangue remontée aux campagnes supérieures. Elle atteint la plaine irrégulière du cap près d'un moulin à vent qu'avoisinent deux villas. Le pays paraît un bocage, tant les arbres sont nombreux, mais ce ne sont que des haies de chênes dressés au-dessus des fossés avec quelques bosquets de pins et des landes couvertes d'ajonc d'une vigueur extrême.

Sous ce couvert, des blocs de pierre semblent des restes de monuments mégalithiques; il en est de beaux groupes près des bois qui enveloppent le château du Meurtel. Des pins d'essences variées, des chênes drapés de lierre, des ormes envahis par le lichen et les mousses, des che-

mins creux donnent à cette partie de la presqu'île un aspect quelque peu sauvage. A l'issue de la petite zone sylvaine où le pays a son point culminant, de tristes hameaux couvrent le plateau. Les murs sont gris, l'ardoise des toits est envahie par une végétation jaune de lichens semblable à de la rouille. Au pied de ces hauteurs se creuse la crique dite port de Saint-Géran.

Le petit château de La Roche, dissimulé dans les arbres, appartient au duc de Feltre, de la famille de Goyon, qui dominait autrefois la contrée. Le castel est entouré d'un paysage farouche aux heures grises : amas de blocs de granit, demeures basses et moroses égrenées au long de chemins creux et remplis d'ornières ; des ronces, des ajoncs entourent les champs qui semblent inaccessibles.

Le dernier hameau, nommé La Latte, couvre un ressaut de terrain en vue de la mer et des îles qui, jusqu'à Saint-Malo, remplissent le vaste golfe indenté de tant de baies. Un chemin creux, abominable en hiver, amène au pied d'un bourrelet de roches tapissées de gazon. Quelques mètres à gravir et voici soudain un décor d'une magique splendeur.

Sur une pointe assiégée des flots, s'étagent les

constructions d'une forteresse féodale respectée par les siècles, à peine défigurée par les adjonctions que Vauban, puis le génie militaire, ont faites pour la mettre en état de résister à l'artillerie. Les remparts flanqués de tours encadrent un puissant donjon entouré d'une galerie à mâchicoulis que couronne un dôme de pierre portant une guette. L'ensemble est puissant encore, seules les habitations réservées à la garnison donnent l'impression de ruines par les toitures détruites ; les ardoises envolées laissent apercevoir les chevrons vermoulus.

Splendide de ligne et de couleur, doré par le soleil, le fort de La Latte commande un admirable horizon de mer et de rivages, précis jusqu'à la pointe du Groin, vaporeux au delà, vers les côtes du Cotentin et les îles Normandes. Vue d'ici, la mer malouine est merveilleuse, frangée de baies, découpée de promontoires aigus, semée d'îles, d'îlots, d'écueils sans nombre, sillonnée par les voiles blanches des pêcheurs, çà et là embrumée par le rideau de fumée des vapeurs. Malgré toute cette féerie, on revient toujours au fort de La Latte dont on domine tous les détails et qui détache ses murs et ses tours, chaudement colorés, sur le bleu de la mer et la teinte ardente du rocher.

Du côté de l'ouest, le tableau est plus âpre, l'anse des Sévignés arrondit son arc de cercle, formée de puissantes falaises d'une chaude coloration relevée par la teinte sombre de nappes d'ajonc tapissant les parois les moins raides. Cette grandiose bordure de rochers se termine par le cap Fréhel, musoir splendide et formidable, supportant un phare et un sémaphore.

La course au bord de la gigantesque falaise est une des plus belles que l'on puisse faire en Bretagne, soit par le sentier des douaniers, soit par le chemin praticable aux chars qui se détache du pauvre hameau de La Latte où se dresse un belvédère de charpente. Au delà de misérables logis, la solitude se fait absolue. Le plateau n'est plus qu'une lande d'ajonc nain et de bruyère basse. Sombre en hiver, ce manteau est en été éblouissant de couleur : la lande alors est toute diaprée, l'or des ajoncs, le rose des bruyères, des fleurettes blanches et bleues en font un tapis d'une richesse et d'une douceur de tons exquises.

Entre ces broussailles naines, un sentier sinueux s'en va, approchant parfois du rebord de la falaise, descendant au fond de plis humides, remontant entre les roches sombres qui enchâssent des rognons blancs de gneiss. Souvent on



Rohinet
Chenal d'Erquy
Roche Plate St. Michel
Chapelle St. Michel
Cap Erquy
Erquy
Plurien
la Ville Jossélin
St. Aubin
la Villeneuve



CAP FRÉHEL
Amas du Cap
Phare du Cap Fréhel
Lande de Fréhel
Anse des Sévignés
Pointe de la Latte
Fort de la Latte
Pointe de la Cierge
Les Ecarets
Besnard
Ville Boutier
la Latte
Ville Hardrieux
Ville Hingant
la Ville Mens
Bourg Neuf
Plévenon
Port St Géran
Port Géran
Pointe Corbière
Ch. du Meurtel
le Meurtel
Pte du Château Serein
Pte du Chatelet
BAIE DE LA FRÉNAYE
Pte du Saudray
Plévenon
Pléhérel
Ville Roger Ch.
les Rues
la Bandelle
la Ville Nioux
Pte Muret
Port Nieux
Pte St Efflaine
le Port à la Duc
Port à la Duc
Pte Clissoué
Créson
la Chapelle
Corbinon
la Vigne
Pléboulle
St Sébastien
le Plessis
Heupprie
la Ville Guillaume
la Fontaine
MATIGNON
Grossell
l'Hôpital
la Baillie
St Cast
St Germain
la Ville Orien
le Bois Bras
les Vles Audrins
la Chesnaye Ch.
la Ville Saloup
la Ville Corbin
le Temple
Montbran
le Pont Jalbert
les Liens
l'Isle

voit l'abîme se creuser; les rochers rougeâtres, tapissés de verdure sur leurs ressauts, encadrent de petites plages d'un sable doux. Ailleurs, la titanique muraille plonge dans le flot. Aujourd'hui, à peine un étroit liseré blanc d'écume ourle le pied de ces puissantes assises; par les tempêtes la lame vient s'écrêter au bord du plateau.

A mesure que le sentier se déroule, le site est plus accidenté et farouche, chaque feston de la côte montre un détail nouveau : rochers fendus, blocs isolés, amas lavés par les vagues. Un étonnant obélisque dont les assises rouges sont revêtues de mousses aux teintes délicates se dresse vers le cap.

En me retournant du côté du chemin parcouru, je revois le fort de La Latte, rébarbatif sous cette lumière et cet aspect; au loin, Saint-Malo et ses îles se montrent avec netteté. La crête sur laquelle je suis passé présente un accident singulier : une profonde et étroite brèche l'entaille, fissure semblable à ce qu'aurait produit une hache de Titan. Toute cette base de la falaise est creusée de grottes et d'anfractuosités dans lesquelles la haute mer pénètre, rugissante, lorsque le vent aide le flot.

L'extrême pointe, le cap proprement dit, est

d'une splendeur extrême par la majesté de ses assises et la couleur de la roche. Celle-ci, composée de strates horizontales d'une teinte fulgurante, accroît par sa couleur le caractère grandiose de ces entassements. La mer, tout à l'heure paisible dans l'anse des Sévignés, est ici en proie à une agitation constante ; heurtant sur les roches du fond, elle semble bouillonner au pied du cap, semblable, à l'ouest, à quelque prodigieuse Babel en ruines.

Un sémaphore à la pointe ; un peu en arrière, dans la lande, un phare avoisinant un antique fanal formé de deux tours accolées et qui fut peut-être une forteresse. Ces restes peints en blanc servent d'amer et font reconnaître de loin, pendant le jour, le cap Fréhel aux navires. La cour précédant le phare a des pelouses plantées de tamaris, seuls grands arbustes ayant pu résister sur ce promontoire battu de tous les vents.

Devant le phare, une terrasse permet d'approcher du bord de la falaise sous laquelle se creuse une anse bordée de grottes où des guides conduisent les visiteurs.

La route centrale de la presqu'île aboutit au phare ; elle a traversé en entier la lande vaste de 300 hectares, lugubre cette année, car un incendie vient de la ravager, atteignant jusqu'aux

poteaux du télégraphe dont quelques-uns sont renversés. Comme le petit château de La Roche, comme le fort de La Latte, cette lande a été acquise par M. de Goyon, duc de Feltre. C'est un Goyon qui avait élevé le fort, nommé fort Goyon jusqu'au moment où Louis XIV l'acquit pour ne pas laisser une forteresse, alors puissante, aux mains d'un seigneur. Avant l'incendie, la lande avait un autre aspect que sur l'anse des Sévignés, l'ajonc et les genêts y formaient des fourrés dont il ne reste plus que de lamentables brindilles noires.

De cette zone dénudée, jusqu'aux premières cultures de Plévenon, le panorama est magnifique sur les deux côtés de la presqu'île. Le versant ouest, longtemps assez flou à cause des vapeurs, se précise; la côte montre l'alternance de ses roches accores, de ses anses aux belles plages de sable fauve, de ses écueils et îlots dont l'un, Saint-Michel, au large de Plurien, porte à son sommet une chapelle. En avant de l'île s'étend la roche plate de Saint-Michel, contre laquelle la mer fuse sans cesse.

Voici de nouveau les cultures, les champs encadrés de chênes; les horizons marins disparaissent, les fermes et les hameaux peuplent la campagne. Ces habitations dépendent de la

commune de Plévenon dont le chef-lieu, petit village, groupe autour d'une église à haute flèche ses maisons et ses jardins ombragés de figuiers géants et de lauriers. Plévenon reçoit quelques baigneurs, malgré l'éloignement du rivage; ils se rendent pour le bain sur les belles grèves bordées de rochers qui se succèdent jusqu'au massif du cap d'Erquy.

Il n'y a que de modestes auberges, mais l'accueil est cordial et le passage des automobiles n'a pas encore influé sur les prétentions, à en juger par la réception qui me fut faite au modeste hôtel Richeux. Plévenon pourra devenir un centre d'excursions pour les amoureux de la mer, à cause des admirables rivages qui, de trois côtés, l'entourent et des sites pittoresques comme le hameau de Vieux-Bourg dominant une colline arrondie dressée en promontoire.

La route, malheureusement, ne longe pas la mer; elle parcourt une région de cultures entremêlées de petites landes, coupées d'étroits vallons où coulent des ruisseaux. Le sol est humide, aussi les champs sont-ils disposés en larges billons bombés, séparés par des sillons très profonds remplis d'eau pendant l'hiver. Les fermes sont amples, les récoltes bien soignées; mais, comme toujours en Bretagne, les cours encadrées

par les bâtiments d'exploitation sont d'abominables lacs de fange, malgré la jonchée d'ajoncs qui pourrissent dans les immondices.

Un vaste parc, véritable forêt de hêtres et de pins, close de murs, s'étend au milieu de ces campagnes; il entoure le château de Ville-Roger dont le propriétaire, général de cavalerie, porte un des vieux noms de la Bretagne militaire, le marquis de La Moussaye. Non loin pointe le clocher de Pléhérel. Le village est menu, mais des boutiques et des auberges en font un centre assez vivant ; une bonne route le relie au Port-à-la-Duc, d'où les cultivateurs tirent la tangue.

Par les campagnes toujours semblables, mais assez ondulées pour que l'on puisse souvent apercevoir la mer du sommet des coteaux, la route atteint un autre petit centre, Plurien, d'un effet inattendu en pays breton : le clocher, renflé comme ceux de l'Est, est surmonté d'un coq, silhouette que l'on rencontre bien rarement sur ces côtes de la Manche. L'église date du treizième siècle et garde de cette époque un porche curieux.

Plurien reçoit beaucoup de tangue extraite dans l'estuaire du ruisseau de l'Ilet et sur la vaste grève de Minieu, qui s'arrondit largement entre de hautes falaises. De ce territoire dépendent le hameau et les ruines féodales de Beau-

mont dans la péninsule d'Erquy, la petite île Saint-Michel et le rocher rouge du Marais surgissant de la mer.

La monotonie du paysage intérieur est rompue par le vallon étroit où l'Ilet coule en petits rapides entre des berges rocheuses couvertes d'arbres, d'ajoncs, de fougères et de bruyères. Sur sa rive gauche, le plateau n'a pas été gagné tout entier par la culture, une grande lande s'étend jusqu'aux abords d'Erquy. La splendeur des côtes que l'on retrouve enfin enlève à la plaine sa tristesse. Voici l'élégante chapelle Notre-Dame, le cap d'Erquy entaillé de carrières, les longues grèves de Pléneuf et le cône sombre de l'île du Verdelet.

XIX

LA CÔTE D'ÉMERAUDE ET LA RANCE [1]

Côtes d'Azur, d'Argent et d'Émeraude. — Le Frémur et son estuaire. — Le port de Nessey. — Saint-Briac. — La Vieille-Hue. — La Garde-Guérin. — La plage de la Fosse. — La pointe du Décollé. — Saint-Lunaire. — Les témoins de l'ancien rivage. — La plage de Saint-Lunaire. — Le vallon du Crevelin. — Saint-Énogat et sa plage. — La plage de Dinard. — Le Bec de la Vallée. — La Rance. — Navigation sur l'estuaire. — Dinan.

Dinan, Septembre.

La *Côte d'Azur* est une expression qui fit fortune ; aussi d'autres parties du littoral ont-elles adopté un terme similaire. La Gascogne a baptisé *Côte d'Argent* la plage gigantesque déroulée au pied des dunes, de la Gironde à l'Adour, et prolongée en pays basque jusqu'à la Bidassoa. Les rives malouines, elles, sont la *Côte d'Émeraude ;* l'image est admise maintenant, les cartes postales la popularisent en l'adoptant comme indication générale.

Le mot est plus séduisant que juste, il fait quelque chose d'aimable et de gracieux de pay-

(1) Carte de l'État-major au 1 : 80 000e, feuilles de Dinan N.-E., N.-O., S.-E. et S.-O.

sages qui ont surtout pour eux la grandeur. Tant de rochers épars sur la mer, tant de pointes aiguës, tant de baies ou d'anses où la marée pénètre avec une puissance et une majesté incomparables méritaient mieux que cette épithète vague. Mais puisqu'elle est adoptée, va donc pour la Côte d'Émeraude ! au moins comme titre de chapitre.

Où commence et finit-elle ? Sans doute faut-il la délimiter par la zone où s'exerce l'attraction de Dinard et de Saint-Malo, de la baie de la Frenaye à celle du Mont-Saint-Michel ; plus étroitement encore ce serait le littoral, de l'embouchure du Frémur à Saint-Briac, jusqu'à Rotheneuf, région fraîche où souvent la grande végétation descend jusqu'au flot. Des tramways à vapeur la parcourent, séparés seulement par la Rance, mais ayant leurs terminus reliés à l'aide du bac et des *vedettes* de la rade.

Le Frémur marque la séparation entre deux zones littorales fort différentes d'aspect. Au lieu des vastes espaces de sable et de tangue des baies de la Frenaye, de l'Arguenon et de Lancieux, on trouve un rivage précédé seulement de plages d'un sable doux n'atteignant jamais 500 mètres de largeur aux plus basses mers.

Aussi la côte entière tend-elle de plus en plus à devenir une longue ville de plaisance dont Dinard est le centre d'attraction. L'imprévu et la variété des sites expliquent ce succès autant que le voisinage relatif de Paris. La douceur du climat a complété ces avantages en faisant de Dinard une véritable station hivernale pour beaucoup d'Anglais et d'Américains.

Le large obstacle du Frémur arrête pour un moment le tramway à Saint-Briac. Ce petit fleuve, qui sépare l'Ille-et-Vilaine des Côtes-du-Nord, n'est, à marée basse, qu'une large laisse de sable parcourue par un étroit filet d'eau. A marée haute, c'est un large et beau fjord formant à l'embouchure le port de Nessey et indenté d'anses dont une, sous le village de Saint-Briac, constitue un arrière-port dominé par le calvaire de la Croix des Marins, dressé sur un amas de roches. Les blocs les plus considérables sont les restes d'un dolmen qui commandait ce lieu de passage, tantôt gué facile sur la grève, tantôt chenal pour les embarcations. De petits navires viennent parfois ici, ils échouent sur le sable et les charrettes peuvent alors les accoster pour le chargement ou le déchargement.

De ce point, le paysage est d'une grande beauté, la triple ligne des péninsules : Saint-

Jacut, Saint-Cast, le cap Fréhel, par ses retraits successifs, étend à l'infini le cadre majestueux. Le village de Saint-Briac ne jouit pas du panorama entier, il se blottit dans une jolie conque au-dessous d'une église dont le clocher ajouré, à campanile semblable à ceux du Finistère, est singulièrement encastré dans la façade. L'édifice moderne a été construit avec les pierres provenant d'un autre plus ancien, on a conservé d'une façon apparente celles qui portaient des maquereaux grossièrement sculptés, sortes d'armes parlantes du port au temps de sa prospérité.

La pointe qui protège au nord l'embouchure du Frémur est très découpée par des péninsules secondaires ; ces dentelures capricieuses ont été choisies pour sites de villas, dont quelques-unes luxueuses. La petite île de Nessey, que relie au continent un étroit sillon de galets, renferme un véritable château de pierre et de brique entouré de pins d'une belle venue ; on pénètre dans le domaine par un pastiche de porte féodale avec pont-levis. Au delà, d'autres belles habitations constituent la Vieille-Hue et couvrent les pentes, aux abords des plages étendues entre les pointes rocheuses, en vue des rochers et des îles dont la plus vaste, les Ebbiens, doit à sa tour un aspect si belliqueux. L'île Agot, longue et verte, forme,

avec une traînée d'écueils, une protection contre la grande houle.

Un des promontoires, la Garde-Guérin, coteau revêtu d'un tapis d'herbe rase et d'ajonc, domine la plage où les Anglais de Marlborough débarquèrent en 1758, et d'où ils se portèrent vers Saint-Cast. Du sommet, on découvre deux anses dont une, le « port » ou anse de la Fosse, étendue jusqu'à Saint-Lunaire, est bordée par les dunes qui ne tarderont pas à se couvrir de constructions : des villas et des hôtels naissent aux abords.

Une pointe entourée de rochers déchiquetés s'avance dans la Manche, terminée par un mince escarpement à pic que couronne une croix, et prolongée par de puissants et sombres écueils : la pointe du Décollé. Le petit plateau est couvert de villas bordant des avenues régulières et enveloppées de jardins où les buissons de fusains sont d'une végétation luxuriante. Ici commence la ville balnéaire de Saint-Lunaire, étendue jusqu'au sémaphore. A partir de ce point, le cap est si étroit, qu'un chemin en occupe toute la largeur. Des abords on surplombe des roches extraordinairement déchiquetées par la mer ; une fissure, véritable abîme dont les parois sont éloignées de 2 à 3 mètres à peine, est, à marée



les Cheminées
les Patouillets
les Planches
le Haumet
le Fᵗ National
Passage du Décollé
St. MALO
Rade
DINARD
St. ENOGAT
St. SERVAN
St. Lunaire
St. Briac
Lancieux
la Richardais
Anse des Rivières
Banc de Harbour
Ile Agot
Rance
de Ponthual

basse, d'un effet saisissant. Lorsque le flot y pénètre, aux jours de tempête, l'aspect de ce cañon doit être effrayant.

Au point culminant, une massive croix de granit, sauvage comme un monument mégalithique, malgré la netteté de ses arêtes, domine les écueils sur lesquels est tracé un chemin particulier conduisant à des grottes. De ce calvaire on a sous les yeux tout l'archipel malouin et, au fond du tableau, à l'est, la ville de Saint-Malo assise sur son rocher.

Malgré l'aspect farouche de ces parages encombrés de récifs, la mer est très animée par les navires, un chenal facile s'ouvre à marée haute entre ces dangers pour conduire à Saint-Malo, c'est le passage du Décollé, suivi par beaucoup de bâtiments. Aussi les hôtes de Saint-Lunaire ont-ils sans cesse sous les yeux une vie maritime active. A marée basse, lorsque les îlots se sont agrandis par les platins émergés et les grands bancs de sable de Harbour et des Pourceaux, on peut rétablir par la pensée le rivage détruit lors du grand cataclysme de mars 709. La ligne d'îlots et d'écueils dont Cézembre est le plus étendu jalonne la côte ancienne à travers laquelle débouchait la Rance, infiniment moins large que de nos jours.

Le village ancien de Saint-Lunaire est au sud-ouest du Décollé, au-dessus de la belle plage où vient aboutir le ruisseau de Crevelin, étroit bras de mer dans les grandes marées. Cette conque rappelle celle de Dinard par la courbure de ses rivages, mais n'en possède pas le somptueux décor d'hôtels et de villas. Pourtant un vaste hôtel se dresse au plus creux, les verdures des villas du Décollé viennent jusqu'au bord des falaises. La vaste arène de sable fin et dur est parsemée de grandes roches couvertes de moules, de bigorneaux et d'autres coquillages. L'extrême dénivellation de la partie supérieure de la plage fait comprendre à quelle hauteur extraordinaire atteint le flot de marée. On sait qu'au fond du golfe de Saint-Malo le niveau des hautes mers n'est inférieur que de 1 mètre à celui de Granville, point de nos côtes où le maximum de hauteur est atteint. A Saint-Malo, la différence de niveau entre les plus fortes et les plus basses mers est de $13^{m}67$.

Aussi la grande plage de Saint-Lunaire offre-t-elle dans toute sa beauté le spectacle de ce changement de décor dû à la marée. Au plein du flot, les falaises semblent surgir de l'eau ; au jusant, au contraire, on voit leur base encombrée de rochers éboulés, parmi lesquels d'énormes

blocs arrondis et polis, d'un noir d'ébène, semblables aux gigantesques sphères volcaniques du Velay.

Une colline haute de 42 mètres, portée par la falaise et revêtue de landes d'ajonc, sépare l'anse de Saint-Lunaire d'une autre plus vaste, plus ouverte, très indentée que la pointe de Roche-Pelée isole de la plage de Saint-Énogat. Zone sauvage encore malgré ses belles étendues de sable et ses rochers. A Saint-Énogat seulement on trouve les groupes de villas et les installations balnéaires. Jadis chef-lieu d'une commune dont le hameau de Dinard faisait partie, il a été décapité au bénéfice de celui-ci, devenu ville luxueuse et chef-lieu du canton, rang dont Pleurtuit a été privé. Désormais Saint-Énogat est le faubourg, ses rues villageoises ont une tranquillité ignorée de sa voisine, mais de jolies maisons, des jardins verts les bordent et, près de la plage, de fastueuses constructions se sont édifiées. Un boulevard planté d'arbres relie les deux centres et prépare une fusion plus complète encore.

Cette longue voie aboutit non loin de la plage de Dinard, au milieu des parcs et des grandes villas dont beaucoup méritent le titre de châteaux et qui couvrent la pointe de la Malouine, en face du Bec de la Vallée, terminée par la pointe de

Dinard et couverte de la ville proprement dite, celle des rues commerçantes et des belles avenues.

Entre les deux pointes s'étend l'hémicycle de hauteurs qui encadrent la splendide plage à laquelle Dinard doit sa célébrité et sa vogue. Il est peu d'arènes de sable plus doux et plus ferme. Le fond de l'anse est bordée par d'immenses hôtels, le casino, les établissements de bains de mer. Les collines sont couvertes d'habitations qui font de cette partie des côtes bretonnes le plus opulent des lieux de rendez-vous. Pendant la principale partie de la saison, de juin à août, Dinard rivalise avec Trouville et Biarritz. Plus tard, une clientèle plus modeste, mais riche encore, vient d'Angleterre et d'Amérique, séduite par la douceur d'un climat qui permet de complanter les jardins d'arbres des pays méridionaux. Les chênes verts, les myrtes, les arbousiers, les camélias, les chamérops y viennent en pleine terre.

Le Bec de la Vallée, en bordure de la Rance, a ses falaises couronnées de châteaux formant, aux yeux qui les voient de Saint-Malo, un remarquable décor. Ce promontoire dessine dans la Rance, avec la pointe de la Vicomté, l'anse de Dinard qui assèche à marée basse. Au Bec de la Vallée, l'eau est toujours assez profonde pour qu'on ait pu établir un port ou plutôt une cale de débarquement

où viennent accoster bac et vedettes reliant Dinard à Saint-Malo et à Saint-Servan [1].

La ville se prolonge loin dans les campagnes par des habitations et des villas; elle a transformé en promenade le bois de Ponthual au cœur de la péninsule comprise entre la Rance et le Frémur. Les bords de la Rance sont eux-mêmes un prolongement de Dinard par les beaux logis échelonnés au bord des chemins tracés au milieu d'une végétation verdoyante. La pointe de la Vicomté et ses hameaux sont d'une grâce achevée.

Cette Rance est un des joyaux de notre pays. Il semble que l'on ait épuisé l'admiration quand on a vu, du haut des remparts de Saint-Malo, les rochers de la rade, si petits à marée haute, grandir peu à peu et former sur la mer un rideau de collines aux formes hardies, sur lesquelles les forts découpent leur silhouette; mais la Rance est bien plus belle encore avec ses anses gracieuses, ses plages verdoyantes, ses rochers, ses îlots, ses jolis villages au fond des golfes.

En quittant Dinard sur les vapeurs de la Rance, on aperçoit les hautes murailles de Saint-Malo, pressant entre leur ceinture de granit les

---

(1) Mouvement en 1907 : entrées, 445 navires jaugeant 16 780 tonneaux ; sorties, 405 navires, 15 179 tonneaux.

toits d'ardoises et la flèche de l'église ; puis voici plus vaste, plus à l'aise sur ses pentes vertes, la jeune cité de Saint-Servan, et l'on perd de



Échelle 1/320 000e.

vue la mer pour entrer dans le large fjord aux rives harmonieuses. Les cordons de villas ont disparu, mais les châteaux, assis au milieu de grands parcs, se mirent dans l'eau calme. A

chaque instant une pointe de terre semble fermer le passage, aussitôt apparaît un nouveau lac, bordé de collines et de hameaux riants. A mesure que l'on avance, le paysage s'agrandit, les collines se haussent. Après le grand bassin de Langrolay, la rivière se rétrécit au point de n'avoir plus que quelques mètres entre le port Saint-Jean et le port Saint-Hubert, et soudain s'ouvre le dernier grand bassin de l'estuaire, dominé par le village de Pleudihen, aux toits bleus, serrés autour de son église. La vie est plus active ici, beaucoup de gabares au fond des anses; près de petits ports, s'empilent d'énormes tas de bois appelés *mats;* fagots ou bûches destinés à l'agglomération malouine et que des voitures vont vendre de porte en porte dans les villes. Les collines deviennent falaises et se boisent ; au Chêne-Vert, où des ruines couronnent la pointe, elles ont un grand aspect. A partir d'ici, l'estuaire perd son caractère, ce n'est plus qu'un fleuve de largeur médiocre, coupé par un barrage et une écluse destinés à retenir l'eau dans le bief supérieur jusqu'à Dinan, port de mer grâce à cet artifice (1).

(1) Mouvement du port de Dinan en 1907 : entrées, 445 navires jaugeant 16 780 tonneaux ; sorties, 405 navires jaugeant 15 179 tonneaux.

Mais combien la Rance, ainsi resserrée, est plus belle ! Les rives sont de hauts rochers rougeâtres couverts de grands arbres ; avant l'écluse, le chemin de fer enjambe la profonde fissure par un viaduc hardi dominant de 33 mètres la nappe tranquille sur laquelle passent rapidement les vapeurs. A l'écluse, les bateaux attendent leur tour, mais ils laissent pénétrer d'abord le petit paquebot ; en quelques minutes celui-ci a franchi le passage. Le paysage est plus grandiose ; un moment le fleuve s'élargit au-dessous du village de Taden, puis le chenal devient plus étroit que jamais, ce n'est qu'un canal entre de hautes rives. Voici, au fond, une ville sur de hautes terrasses, reliée à la rive droite par un viaduc majestueux aux arches de pierre : Dinan.

Comme Vitré, comme Saint-Malo, Dinan est une des entrées monumentales de la Bretagne. Par ses édifices, ses habitations particulières, ses maisons à encorbellement, elle est restée, malgré ses embellissements, la ville de Duguesclin — à qui elle a érigé une statue, vrai chevalier de pendule selon le goût de Loïsa Puget et de *Partant pour la Syrie*. Tout en créant des promenades et des jardins, en transformant ses douves en allées ombreuses, en jetant sur la vallée des arches superbes, elle a gardé assez de souvenirs

du passé pour attirer le visiteur. Les églises sont des bijoux où l'art breton, en pleine efflorescence, a semé les sculptures sans compter. Le charme de cette petite ville est pénétrant, c'est une de celles où l'on rêverait de rester longtemps, en errant des rues montueuses bordées de fantastiques maisons déjetées, aux églises qui virent Duguesclin — une d'elles renferme le cœur du héros — et aux terrasses ombreuses qui dominent la rivière (1).

La campagne voisine, fort belle, se creuse d'une infinité de vallons remplis de grands arbres envahis par le gui, ailleurs parasite malfaisant, ici source de revenu, car on envoie le gui en Angleterre pour les fêtes de Christmas, en décembre ; c'est un élément de fret pour les vapeurs de Saint-Malo (2). Peu de villages, mais de grandes fermes entourées d'herbages.

---

(1) Sur Dinan, voir encore la 5e série du *Voyage en France* (édition refondue).

(2) 390 tonnes furent expédiées en 1907.

XX

SAINT-MALO ET LE CLOS POULET (1)

L'île Cézembre. — Embargo du génie. — Les villes de la Rance. — Saint-Malo et son archipel. — Glorieux souvenirs. — A travers Saint-Malo. — Du haut des remparts. — Le Grand-Bey. — Saint-Servan. — Paramé. — Rôle économique de l'agglomération. — Les ports. — Le Clos Poulet. — Le rocher de Cancale. — La Houle. — Les huîtres de Cancale. — Le *Caravan.* — L'île des Landes et la pointe du Groin. — Le fort Duguesclin. — Rotheneuf et Paramé.

Saint-Servan. Septembre.

Hier matin, à Saint-Malo, sous le môle des Noires, je cherchais une embarcation pour me conduire à l'île Cézembre.

« Avez-vous une autorisation du génie ? me demandent les bateliers.

— Mais je ne veux pas voir les forts : simplement faire une promenade dans l'île.

— Il est interdit d'aborder ! »

Et j'ai dû me contenter de contempler, du haut des remparts, avec ma jumelle, ce rocher hardi, le plus grand des cent îlots ou écueils qui par-

(1) Carte de l'État-major au 1/80 000e, feuilles de Dinan N.-O. et N.-E.

sèment la mer à l'entrée de la Rance et font des abords de la cité malouine un si terrible dédale de passes, où l'on ne saurait pénétrer sans pilote. Cet obstacle inattendu est décourageant ; je viens de parcourir tant d'îles et d'îlots sans autre difficulté que la mer et les vents contraires, et me voici condamné à regarder de loin ces rochers infimes, au lieu d'entrer dans la vie des rares habitants chargés de veiller sur les défenses.

Consolons-nous ! Cézembre n'est pas une terre ignorée, elle a été visitée par des milliers de touristes ; jusqu'au moment où le génie, ayant repris possession de l'île, a remplacé par des batteries puissantes les pittoresques mais inoffensives fortifications d'il y a quarante ans. Alors Cézembre fut pour les baigneurs une visite obligée, beaucoup de gens n'ont fait d'autre traversée que celle-là. Dans la rue Saint-Denis, bien des commerçants ne parlent pas sans terreur et sans orgueil de leur excursion à la Thulé malouine ; ils font d'horrifiques récits sur l'état de la mer devant le passage du Décollé, par le travers du fort Harbour.

L'archipel malouin a donc perdu son grand attrait par la mainmise du génie sur Cézembre, les autres rochers n'ont de curieux que leurs noms, pleins d'une vraie saveur de terroir. Si les


I. de Cézembre
Gd Jardin
les Herbiers
les Banquetiers
les Savattes
les Patouillets
le Hamuet
les Planches
Ft de la Varde
le Minihic
Ville au Roux
Banc de Harbour
I. et Ft de Harbour
Passage du Décollé
Rochardieu
Rade
ST MALO
St Lunaire
DINARD
St ENOGAT
Port
SERVAN
Paramé
Dinard
la Guais
la Plate

Bretons de Basse-Bretagne se sont vengés des récifs par des noms significatifs, comme la Truie et le Cochon, les Bretons de Saint-Malo, voisins des Normands narquois, ont trouvé un vocabulaire un brin méprisant. Qui donc verrait des écueils dangereux dans les Patouillets et les Savates, le Petit-Pot-de-Beurre, les Herbiers et le Grand-Jardin? Une seule épithète rappelle la mer grondeuse, c'est celle de Ronfleresse appliquée à un rocher voisin de Cézembre. La mer ronfle bruyamment, en effet, dans ces parages!

Jadis, avant la vapeur, avant l'éclairage des passes, ces dangers, plus réels que de nos jours, étaient pour Saint-Malo une cause de sécurité contre les surprises des flottes ennemies ; aujourd'hui, les steamers vont et viennent sans peine dans ces couloirs, n'ayant à craindre que les brumes, trop fréquentes il est vrai. La cité de Duguay-Trouin n'y a guère gagné, son port a bien perdu de sa prospérité ; en vain a-t-on créé de superbes bassins, l'activité est moindre que jadis, aux temps où les armateurs commerçaient avec le monde entier, où les corsaires enrichissaient leur ville natale des dépouilles de l'Anglais.

Ce qu'elle a perdu en vie commerciale, Saint-Malo l'a regagné amplement par l'afflux des

visiteurs et des hôtes temporaires séduits par la variété et la splendeur de ces rivages et de ces campagnes où l'onde pénètre en remontant au loin dans les terres. Sur ces côtes où le flot de marée atteint une hauteur énorme, le moindre ruisseau prend, à la pleine mer, l'aspect d'un puissant cours d'eau des tropiques, à moins que, contenu entre des collines rocheuses, il n'évoque l'idée de quelque beau lac alpestre.

Certes, partout l'Océan et la Manche métamorphosent ainsi l'aspect des vallées inférieures, il n'est pas un ruisselet qui ne s'enfle et ne devienne parfois capable de recevoir des navires; mais entre des rives basses et plates, dans le couloir de roches calcaires émoussées, ces fleuves d'une durée de quelques heures n'ont pas l'aspect grandiose des estuaires bretons, indentés d'anses et de baies creusées dans le granit, formant tantôt des détroits de quelques mètres de largeur, tantôt des lacs merveilleusement enchâssés entre des rives revêtues de châtaigniers ou de chênes. Des roches abruptes, des pentes dont les pâtures, d'un vert infiniment doux, semblent du velours, les pommages merveilleux au printemps avec leurs fleurs étoilées délicatement roses, complètent ces paysages.

De tous ces estuaires le plus beau, par la

masse des eaux, est celui de la Rance, orgueil de Saint-Malo; les baigneurs de Paramé et de Dinard le connaissent bien; ils l'ont fait connaître autour d'eux et cependant cet admirable fleuve d'eaux marines n'a pas la réputation légitime qu'il devrait posséder. Combien de lacs suisses ou tyroliens, combien de fjords scandinaves jouissent d'une célébrité plus grande et ne sauraient être comparés à la Rance pour la beauté des lignes riveraines, l'imprévu des indentations, l'intensité de vie rurale et surtout la grandeur des souvenirs!

La Rance! c'est le lien par lequel la vieille et noble Bretagne indépendante se rattache à la patrie française. A son embouchure, Saint-Malo, la cité des grands corsaires : Duguay-Trouin, Surcouf et tant d'autres; celle de Jacques Cartier qui découvrit le Canada. Au point où le flot de marée commence à faire refluer en fleuve l'humble ruisseau descendu entre les cultures et les landes, Dinan éveillant le nom de Duguesclin. De nos jours, Saint-Malo rappelle d'autres illustrations à peine moins éclatantes : Chateaubriand et Lamennais.

Et les cités qui gardent, l'une l'issue vers la mer, l'autre l'issue des campagnes tranquilles, sont parmi les plus intéressantes de la terre de

France. Peu de points sur les rivages océaniques offrent autant de pittoresque et de couleur.

Saint-Malo, contenue dans l'enceinte de murailles et de tours que baigne la mer montante, reliée à la grande côte par une étroite chaussée, occupe l'ancienne île d'Aron. Elle a dû au manque d'espace de conserver presque intact son aspect d'autrefois, demeurant telle qu'elle fut au temps des corsaires : exiguë, percée de rues étroites, souvent déclives, que bordent des maisons très hautes. Mais elle s'est étendue par des cités extérieures, vastes faubourgs intimement liés à elle, et pourtant villes ayant chacune sa physionomie fort particulière. C'est Saint-Servan participant à sa vie économique, Paramé qui prolonge la cité au long d'une admirable grève ; sur l'autre rive de la Rance, dans un splendide site de mer et de rochers, Dinard-Saint-Énogat. Agglomération de près de 35 000 âmes [1], énormément accrue pendant la saison balnéaire. Alors le mouvement est extrême, le groupe malouin devient pendant cette période la ville la plus animée de Bretagne après Nantes.

Contrairement à d'autres stations célèbres et

---

(1) Saint-Malo, 10 647 habitants ; Saint-Servan, 12 242 ; Paramé, 5 562 ; Dinard-Saint-Énogat, 6 114.

courues, Saint-Malo séduit dès l'abord, avant même que l'on ait aperçu la Manche. Le port, que hérissent encore de nombreux mâts de navires à voiles, malgré le rôle prépondérant de la vapeur, la belle masse de la tour Solidor, orgueil de Saint-Servan, la cité primitive qui semble surgir des flots, dans sa cuirasse de remparts percés de portes entre des tours épaisses et que dominent les toits pressés d'où jaillit la belle flèche de l'église, le groupe des constructions du château, constituent un des plus saisissants décors que l'on puisse voir.

Et ce n'est pas seulement un décor lointain. Lorsque, descendu de wagon, on entreprend la visite de la ville, il n'y a pas de déception comme on en éprouve si souvent en parcourant d'autres sites citadins qui ont attiré le regard. Saint-Malo tient toutes ses promesses, au delà peut-être.

Par Saint-Malo, j'entends la vieille cité insulaire qui fut presque une république maritime jusqu'à la Révolution et dont l'histoire n'est pas moins intéressante que celle des républiques italiennes, qui nous est cependant si familière. Chaque pavé des rues, chaque pierre des maisons est comme une page d'héroïsme ou d'aventure ; même si l'on n'a pas appris ce passé, si l'on ne

prête pas une âme aux témoins des grandeurs évanouies, on est séduit par la majestueuse austérité de ces vieilles demeures aristocratiques, de ces hôtels où les grands armateurs, soldats, corsaires, explorateurs autant que marchands, s'installaient entre deux campagnes dans les mers lointaines : brumes de Terre-Neuve, fleuve géant du Canada, immensités du Pacifique — entre deux de ces chasses à l'Anglais qui procuraient aux Malouins de si opulentes prises.

Toute cette splendeur a tenu dans un étroit espace. La trace en est restée avec la beauté sévère et grave de l'architecture, tempérée par la fantaisie de quelques façades en charpente, plus anciennes.

A chaque instant, en parcourant la ville, on retrouve la muraille derrière laquelle les Malouins tinrent les Anglais à distance ou obligèrent leurs seigneurs, évêque, duc de Bretagne ou roi de France, à respecter les prérogatives obtenues. Ce rempart n'a guère de valeur aujourd'hui, il est cependant le joyau de la cité malouine. De là on jouit d'admirables horizons de mer.

Après avoir pénétré dans l'antique ville par la Grande Porte, ouverte entre deux puissantes tours couronnées de mâchicoulis, traversé la vivante place de Chateaubriand que domine la

masse du Château, on aperçoit la tour Quiquengrogne dont le nom bizarre — retrouvé à Bourbon-l'Archambault [1] — est dû à une inscription ordonnée par Anne de Bretagne pour affirmer sa volonté ; là, un escalier conduit sur le chemin de ronde, par lequel on peut faire le tour des murailles.

Alors, sous les yeux se déroule le vaste panorama qui mériterait à Saint-Malo une réputation plus grande. On est presque entièrement au milieu des eaux. L'isthme étroit du Sillon rattache seul la ville au continent. Sur cet espace exigu, le terminus des tramways et le casino sont installés. Au delà, vers l'est, s'incurve la Grande Grève, bordée sur plus d'une lieue par les villas et les hôtels de Rocabey et de Paramé. La mer vient majestueusement, en lames blanches, s'abattre sur le sable fauve qui, à marée basse, permet d'atteindre quelques-uns des récifs dont ces parages sont semés ; au large, d'autres écueils surgissent des flots ; pendant les gros temps, les vagues monstrueuses se brisent contre eux. Le rocher de Saint-Malo, semblable à un navire ancré, est lui-même frangé de rocs, tour à tour promontoires ou

[1] Voir 27e série du *Voyage en France*.

îlots suivant que la mer a atteint toute sa puissance ou effectué sa mystérieuse et régulière retraite.

Le Fort National couvre un de ces rochers, de ses tours, de ses courtines et de ses bastions d'une silhouette pittoresque et fière. Un autre îlot, le Grand-Bey, fut un pèlerinage pour beaucoup d'hommes de notre temps. Là repose Chateaubriand ; il a voulu que sa tombe fût creusée sur la calotte de granit de l'îlot : une pierre surmontée d'une croix de granit et entourée d'une grille, aucun ornement. Le littérateur dont la pensée eut une influence si profonde sur une génération prompte à l'enthousiasme, n'attire guère aujourd'hui la foule des pèlerins intellectuels, mais une visite à son tombeau est cependant le premier soin de tout voyageur venu à Saint-Malo.

Le Grand-Bey est à la pointe orientale où finit l'estuaire de la Rance. Après avoir contourné un des angles du rempart on découvre tout à coup ce large « fleuve marin ». L'épithète est juste, même à mer basse ; si les anses montrent alors leur fond de sable, de roche ou de vase, le plan d'eau reste majestueux.

A marée haute surtout, le spectacle est grandiose. Le flot remplit toutes les baies, toutes les

anfractuosités. Entre Saint-Malo et Saint-Servan, entre les deux villes et Dinard, la nappe superbe entoure les presqu'îles rocheuses ou vertes sur lesquelles se pressent les villas.

Chaque pas sur le chemin de ronde montre un nouveau détail pittoresque ; la puissante muraille couronne des rochers, borde des plages de sable fauve où se presse, dès juin, la foule des baigneurs. Du côté de la ville s'ouvrent d'étroites rues entre des maisons de granit sombre ; parfois, du fond d'une cour, s'arrondit la ramure d'un grand figuier. Un instant, entre les toits d'ardoises, apparaît la verdure du square Duguay-Trouin, sous laquelle se dresse la statue du héros. On eût mieux aimé cette effigie sur les remparts d'où le hardi marin dut souvent contempler l'Océan.

Dans cette partie de l'enceinte est percée la porte des Beys, devant laquelle commence la chaussée pavée, découverte seulement à basse mer, qui conduit aux deux îlots. Plus loin, un bastion en voie de transformation devient un square au milieu duquel a été érigée la statue d'un autre malouin illustre, Jacques Cartier. Le découvreur du Canada est représenté tenant la barre de son vaisseau la *Grande-Hermine* ; l'œil fixe, les cheveux au vent, il contemple le

rivage vers lequel il abordera bientôt. Le monument est en partie l'œuvre de souscriptions canadiennes, recueillies par le poète breton Botrel.

Sous le bastion s'ouvre la porte Saint-Pierre conduisant à une autre plage d'où l'on peut ainsi, à basse mer, gagner les Beys. Plus loin, le rempart parvient au-dessus du môle des Noires, jetée destinée à protéger l'entrée du port contre la houle. Soudain, le panorama change une fois encore : on découvre la grande anse des Sablons mollement incurvée, que bordent les constructions de Saint-Servan, dont les autres quartiers s'étagent sur des pentes douces ; à l'extrémité, un rocher couvert d'un fort aux puissants canons s'avance dans la Rance, c'est toujours la *Cité,* souvenir de la cité épiscopale d'Aleth, depuis longtemps disparue.

Sous les murs de Saint-Malo un large quai planté d'arbres borde l'avant-port commun aux deux villes et par lequel les navires pénètrent dans le port de marée précédant les deux bassins à flot. Robert Surcouf, plus favorisé que Duguay-Trouin, a sa statue sur ce quai, devant lequel passent tous les navires entrant dans le port, où viennent toucher ou s'amarrer les bacs et vedettes de Dinard, les vapeurs de Jersey et

de Southampton. La vie maritime est donc active sur ce point ; on la contemple dans toute sa gaieté et sa fièvre en poursuivant le tour des remparts que trouent les portes de Dinan et de Saint-Louis et la Grande Porte, la plus remarquable de toutes avec ses faisceaux de douze tours à mâchicoulis.

Loin de séparer les diverses parties de la triple ville, la mer semble un lien pour elles : des bacs, des canots automobiles filent de l'une à l'autre rive de la Rance. Entre Saint-Malo et Saint-Servan, s'en va, sans autre trêve que la nécessité de livrer passage aux navires, l'étrange pont roulant qui évite aux voyageurs pressés le long parcours par la plaine où est édifiée la gare commune et sur laquelle se construit lentement une cité nouvelle, destinée à amener la fusion municipale de Saint-Malo et de Saint-Servan.

Cette dernière ville, aussi largement étalée que Saint-Malo est resserrée, est plus populeuse, car l'espace ne lui manque pas pour s'étendre ; là seulement l'industrie peut trouver les terrains dont elle a besoin. Mais il ne faut pas chercher à Saint-Servan les constructions pittoresques et les souvenirs, charme de sa voisine. C'est une ville ample, gaie, vivante, à

laquelle la tour Solidor et le sémaphore donnent un brin de fierté guerrière et qui participe de la vie maritime de Saint-Malo par un port contigu. Son plus remarquable monument est l'hôtel de ville, précédé par un mail orné de la statue de l'amiral Bouvet. Elle partage le rôle administratif de Saint-Malo, dont elle est en quelque sorte le quartier militaire principal, puisque c'est le chef-lieu de la 20ᵉ division d'infanterie et une station de torpilleurs.

Saint-Servan est bâtie sur l'emplacement de l'antique ville romaine d'Aleth. Pour se rattacher plus étroitement à la ville disparue, elle a construit dans le quartier de la Cité une de ses églises sur le plan — conventionnel — de l'antique cathédrale dont il reste le chœur, œuvre du dixième siècle, du onzième peut-être. Aleth n'était pas exactement où est Saint-Servan ; établie sur un terrain que la mer rongeait sans cesse et dont le rocher couvert par le fort et le quartier de la Cité est le seul vestige, elle fut abandonnée en 1235, le duc de Bretagne ayant ordonné sa destruction définitive.

Saint-Servan doit un peu d'imprévu à sa situation entre l'anse des Sablons et une autre anse, dite Solidor, située au sud du quartier de la Cité. L'anse, commandée par la tour Solidor,

fier donjon dressé sur un rocher, se divise elle-même en deux parties, le petit port Saint-Père où accoste le bac de Dinard, et le port de Solidor entouré par les constructions inutilisées de la marine militaire. Là devaient se créer un abri et un arsenal pour nos escadres, mais le tonnage des navires modernes ne saurait s'accommoder des faibles profondeurs d'eau à basse mer. Le port Solidor est maintenant un abri pour de petits navires, des barques de pêche ou de plaisance. Bien encadré, il est un des charmes de Saint-Servan.

Au point culminant de la ville, un sémaphore entouré d'une plate-forme accessible au public, offre une vue superbe sur les deux cités, la Rance, Dinard, les bassins couverts de navires et les campagnes verdoyantes du « Clos Poulet ».

Saint-Servan participe à l'activité maritime du groupe malouin par un bassin à flot assez animé, bien que le mouvement soit moins considérable qu'à Saint-Malo ; le débarquement des bois et des charbons, le séjour d'une partie de la flottille de Terre-Neuve, la présence des torpilleurs et des garde-pêche, donnent une impression de vie.

Une ligne de tramways à vapeur relie Saint-Servan à Saint-Malo par la gare commune aux

deux cités, elle rejoint dans le quartier à la fois balnéaire et industriel de Rocabey le tronc commun du réseau desservant Paramé et Cancale. Rocabey a sur la Grande Grève de beaux hôtels et des maisons de baigneurs, continuées par Paramé, longue et somptueuse façade de villas que semble border le bourg primitif, assis à l'écart dans l'intérieur des terres. Le Paramé balnéaire est donc le prolongement élégant de Saint-Malo, son boulevard maritime ; il se continue par des quartiers plus simples vers les parages de Rotheneuf où la mer est bien belle encore.

Sauf Paramé, simple grève bordée d'une digue, les diverses parties de l'agglomération malouine constituent un organisme économique dont l'ensemble donne à l'embouchure de la Rance une part plus importante qu'on ne se le figurerait dans le mouvement maritime de la France. Saint-Malo proprement dit se trouve[1] au dix-huitième rang des ports ; mais, si l'on comprend dans son mouvement les chiffres des ports jumeaux, on constate que l'embouchure de la Rance serait au seizième, après Saint-Nazaire et Nantes et avant Bayonne. Situation en somme

---

(1) En 1906.

flatteuse, qui fait des cités sœurs le troisième port breton; on peut d'autant mieux envisager les choses ainsi que Saint-Servan et Dinard sont plus proches de Saint-Malo que La Pallice ne l'est de La Rochelle; cependant, ces deux derniers sont groupés dans les statistiques et placés au neuvième rang.

Les lignes de navigation à vapeur contribuent fortement à cette activité, Saint-Malo étant très fréquenté par les étrangers, même l'hiver, où la colonie anglaise est nombreuse; des services réguliers conduisent beaucoup de passagers. Trois compagnies le relient à Southampton, Jersey et Guernesey. Des services français, affectés surtout aux marchandises, deux sont des escales des lignes de Dunkerque à Brest et du Havre au Légué, le troisième est une ligne spéciale de Bordeaux à Saint-Malo.

Une autre cause de vitalité est la grande pêche. Saint-Malo reste un des centres pour la pêche à la morue. Cette pêche à Terre-Neuve et celle du homard dans les mêmes parages font

1. Mouvement des deux ports de Saint-Malo-Saint-Servan en 1907 (long cours et cabotage) : entrées, 2 428 navires jaugeant 385 877 tonneaux ; sorties 2 492 navires, 382 762 tonneaux ; — Dinard, 445 navires, 16 780 tonneaux à l'entrée ; 405 navires, 15 179 tonneaux à la sortie.

font travailler 15 000 marins français. A Saint-Malo-Saint-Servan seulement sont armés (1906) 98 navires montés par 2 817 hommes d'équipage. C'est dans un sentiment de jalousie contre les pêcheurs malouins que les Anglais de Terre-Neuve ont soulevé tant de protestations contre le monopole de pêche laissé à la France par le traité d'Utrecht. Les marins n'ont rien perdu de leur hardiesse, les armateurs sont, comme par le passé, des hommes d'initiative, mais l'esprit d'entreprise a trouvé d'autres voies : tout en demeurant un port actif, Saint-Malo est devenu un grand rendez-vous estival, déterminant un mouvement considérable d'affaires.

La quadruple ville de Saint-Malo, Saint-Servan, Paramé et Dinard doit à sa rivière, aux petits golfes qui séparent ses quartiers, à l'aspect mondain et coquet des parties balnéaires, un caractère bien particulier ; les relations entre ces groupes sont continues : tramways à vapeur, pont roulant, bacs, chaloupes à pétrole, ne cessent de transporter des voyageurs. Si les diverses municipalités de cette grande agglomération se fondaient ensemble, on ne tarderait pas à voir se souder plus intimement ces cités parfois rivales et naître un centre de population plus important encore ; les efforts pour attirer

les touristes seraient d'autant plus efficaces qu'ils ne pourraient se neutraliser.

Saint-Malo et Saint-Servan se continuent dans l'intérieur par une populeuse banlieue, le tramway à vapeur a même fait de Cancale et de son port de La Houle un véritable faubourg de l'agglomération malouine.

Le pays qui sépare la Rance des rivages de Cancale, c'est-à-dire de la baie du mont Saint-Michel, est une péninsule jadis rattachée au continent par un isthme très étroit. La conquête du marais de Dol sur la mer a doublé la largeur de cet isthme, mais la presqu'île n'en garde pas moins sur les cartes et aussi dans la réalité des choses un caractère d'isolement. Elle porte même un nom particulier, étrange pour qui n'en connaît pas l'origine : le Clos Poulet. En réalité il n'y a aucun clos, c'est une déformation amusante et bizarre de Plou-Aleth. Le mot breton *plou*, si fréquent avec ses autres formes de *plo*, *pleu*, *plœ*, *ple* qui précèdent tant de noms de lieux, veut dire peuplade, population, paroisse. Plou-Aleth c'est donc peuple d'Aleth, la ville gallo-romaine que remplace Saint-Servan. Cela, par la suite des temps, est devenu « Clos Poulet ». Avant la Révolution, la contrée avait une

existence propre au point de vue religieux, en sa qualité de doyenné du diocèse de Saint-Malo. En y comprenant les villes maîtresses, ce petit pays renferme une dizaine de communes, dont la plus orientale est Saint-Benoît-des-Ondes.

Sauf la partie du marais de Dol qui entoure



ce dernier village, le Clos Poulet est une contrée accidentée où des collines très vertes constituent de petits massifs séparés par des ruisseaux clairs. Ces hauteurs, un moment isolées du rivage par le marais, atteignent celui-ci au-dessous de Saint-Méloir-des-Ondes; jusqu'aux abords de Cancale elles sont couvertes d'une multitude

de fermes d'un caractère très rustique. La ville de Cancale elle-même est à demi paysanne. Les rues sont des routes à travers la campagne ; le centre, appelé le *bourg*, est moins considérable que la partie maritime, où l'on descend par une rue en pente rapide. Ce *port* de Cancale, nommé La Houle, grève vaseuse dont une partie est fermée par deux jetées entre lesquelles, au pied de la falaise, se groupent les maisonnettes basses des pêcheurs, est le plus pittoresque de nos ports de pêche de la Manche, celui où se pressent le plus grand nombre de bateaux, dont l'animation, les mœurs et les coutumes ont le plus vivement séduit les peintres [1]. Une bordure de jolies collines, de hauts rochers, un moulin à vent sur la pointe, forment un cadre charmant. Au large, dans la partie de la baie qui ne découvre jamais, mais à une faible distance, surgit le *rocher de Cancale*, de formidable aspect. Cet écueil superbe est le parrain d'une foule de restaurants de province séduits par la vogue du fameux Rocher de Cancale parisien, où l'on dégustait les succulentes huîtres, les plus belles sinon les meilleures de France.

---

(1) Le port de La Houle eut en 1907 un mouvement de 124 navires et 8 067 tonneaux à l'entrée ; 98 navires, 5 140 tonneaux à la sortie.

Pauvre rocher de Cancale ! Son nom évoque aujourd'hui une situation peu brillante. La culture des huîtres n'a pas pris ici le développement qu'on aurait pu attendre. Les procédés d'élevage, un peu barbares, sont loin de l'organisation savante d'Arcachon, de Marennes et de l'île d'Oleron [1]. Au lieu de se livrer principalement à la récolte du naissain, on récolte surtout les bancs naturels de la baie au moyen de la drague ; ces bancs s'étendent, entre Cancale et Granville, sur une ligne allant de l'îlot de Tombelaine à la Grande-Ile des Chausey. Les deux ports de La Houle-de-Cancale et de Granville se disputent la possession exclusive d'une partie de ces bancs immenses où des milliards de mollusques se reproduisent. Ne voulant pas prendre parti dans le débat, l'administration de la marine a fait comme le juge dans *l'Huître et les Plaideurs,* elle s'est adjugé les bancs litigieux et les garde à titre de réserve, autorisant un instant la pêche en avril. Grâce à cette mesure, on a pu empêcher la drague de dévaster ces précieuses ressources.

La pêche à la drague se fait en avril au

---

(1) Voir, pour la culture des huîtres dans ces pays, la 3e série du *Voyage en France,* chapitres I, II et III.

moyen de près de 500 bateaux (1), montés chacun par cinq hommes. L'autorisation de pêcher est donnée par un coup de canon. Les bateaux sont, à l'avance, couverts de toile, la flottille entière semble frémir ; le coup de canon tonne et, aussitôt, ces centaines de voiles s'inclinent au vent et s'élancent au large. Il n'est pas de régates au monde qui vaillent ce *caravan* de Cancale. Les voiles se dispersent sur le banc et bientôt les embarcations commencent à traîner leurs dragues et à se remplir du produit de la pêche.

Aux grandes marées, les bancs découvrent ; alors la population entière de la côte, des marais et des collines se rue sur ces espaces pour faire la cueillette. On appelle cela la pêche des « marauds », à cause des gens du marais. En une seule marée on a pris jusqu'à 1 500 000 mollusques. En 1890, la pêche totale avait atteint 6 millions ; en 1874, elle était de 25 ou 30 millions, c'est-à-dire que les bancs s'appauvrissent à la fois par l'emploi de la drague, détruisant beaucoup de jeunes huîtres, et par l'abus de la récolte. En laissant les bancs en repos deux ou

(1) 494 bateaux jaugeant 3 383 tonneaux, avec 2 320 hommes d'équipage ; ils ont dragué, en 1889, 1 234 tonnes d'huîtres.

trois ans, on aurait rapidement reconstitué la fortune de Cancale.

Si le nombre des huîtres de Cancale diminue, le prix s'abaisse. Cette situation étrange est due à l'invasion de plus en plus grande de l'huître portugaise à Paris, où elle entre pour les neuf dixièmes dans la consommation ; son bas prix est d'une concurrence terrible. L'huître de Cancale vaut 11 francs le panier de cent à Cancale ; avec le transport elle revient à 12 francs à Paris, soit 1f45 la douzaine. Elle est vendue 2f50 par les écaillères.

Les huîtres draguées ou recueillies aux grandes marées sont versées dans des parcs ; chaque bateau, en revenant, s'arrête au-dessus de son parc, reconnaissable à certains indices, et y vide sa pêche qui sera ensuite répartie à marée basse par les femmes. En deux ans, l'huître obtient toutes ses dimensions et la belle forme qui permet de distinguer à première vue les produits de Cancale. Mais la pêche des bancs ne peut suffire ; on a appliqué les procédés de M. Coste en disposant des collecteurs dans les parties les plus basses de la grève ; dans le langage local, ce sont les *étalages*. Le naissain recueilli, après un séjour dans des *ruches* en bois, contenant aussi de jeunes huîtres amenées du sud-ouest, notam-

ment de Marennes (1), est placé dans des claires où les mollusques restent jusqu'à ce qu'ils aient atteint une taille marchande. Les 172 hectares de claires et d'étalages de Cancale sont répartis entre 1 276 parts. Chaque jour, à mer basse, hommes, femmes, enfants se rendent dans les claires pour les débarrasser de la vase, du sable et des débris d'animaux et de plantes marines apportés par le flot (2).

Granville participait jadis à cette industrie, mais il n'y a plus de parcs près de cette ville, ils sont tous concentrés autour de Cancale.

La grève immense du mont Saint-Michel se termine en face de Cancale. Le « rocher » et l'île des Rimains sont déjà en dehors de ces terres découvertes à basse mer. La côte, à partir de là, est superbe, hautes roches et belles plages se succèdent. Non loin, à l'extrême pointe de la presqu'île, une anse dite de Port-de-Mer est bordée d'une jolie grève. De cette baie on a une vue admirable sur le rocher de Cancale, l'im-

(1) En avril 1908 un fait grave s'est produit : un navire apportant des huîtres du sud-ouest pour le parcage a été pris d'assaut par les pêcheurs de Cancale, la cargaison jetée à terre a été écrasée et détruite. Les marins ne veulent pas de ces apports d'huîtres de la région d'Arcachon.

(2) Je n'entrerai pas ici dans de plus amples détails sur la culture des huîtres, longuement exposée dans la 3e série.

mense étendue des grèves et le mont Saint-Michel aux lignes vaporeuses. Au-dessus de l'anse se dressent des falaises que longe le sentier de douaniers conduisant jusqu'à la pointe du Groin, très étroite arête de rochers, séparée, par un chenal appelé la Vieille-Rivière, d'une autre ligne de roches fort mince, d'aspect terrible, aux strates verticales, l'île des Landes. Entre cet îlot tourmenté et la pointe du Groin se précipitent de furieux courants atteignant jusqu'à 7 nœuds (12^{km}600 à l'heure). Au delà, un autre rocher en forme de pyramide surmonté d'un phare, le Herpin, surgit des flots, tragique d'aspect.

L'île des Landes est absolument déserte, mais elle a dû être habitée jadis : on y découvre les pignons aigus d'une maison en ruine ; une muraille croulante et une « guette » indiquent l'ancien poste militaire d'où l'on pouvait surveiller les baies du mont Saint-Michel et de Saint-Malo et la mer libre jusqu'aux îles Chausey, dont les roches basses se distinguent nettement, par les temps clairs.

Cette pointe du Groin, une des plus sauvages mais aussi des plus belles de nos côtes, deviendra bientôt célèbre, le jour n'étant pas loin où elle sera reliée à Saint-Malo par une ligne de

stations balnéaires. Tout le littoral est frangé de jolies plages soudant les unes aux autres les pointes qui déchiquettent le rivage. Entre la pointe du Groin et la pointe du Nid, au-dessous d'une batterie ruinée, l'anse du Verger a une belle grève, en pente très prononcée il est vrai. De l'autre côté de la pointe du Nid, sur un rocher, île à marée haute, se dresse le fort Duguesclin, bâti, dit-on, sur l'emplacement du castel qui a donné son nom à la famille du connétable. Du manoir primitif il reste peu de chose, quelques tours et des débris. Le fort actuel remonte à 1857, il est aujourd'hui déclassé ; malgré son fier aspect, il ne saurait résister au canon moderne.

Et ainsi continue le rivage, d'anse en anse, avec de riantes plages encadrées de verdure, mais dont le sable est grossier et la pente trop forte. Aux abords du havre de Rothéneuf seulement, l'excessive déclivité disparaît. Le havre est une jolie baie, presque complètement fermée, le sable fin est doux aux pieds des baigneurs ; sur le rivage même de la Manche, plus que dans le havre, s'accroît un établissement nouveau, prolongement de Paramé. Le site est charmant, un îlot rocheux, portant un sémaphore et relié à la côte par un cordon de dunes, ferme le bas-

sin ; une petite anse, celle de Lupin, ouverte dans de profondes et vertes collines, est du plus pittoresque effet, grâce au moulin à mer mû par les eaux que retient un barrage. Rothéneuf reçoit depuis quelque temps la visite d'une multitude de curieux allant contempler d'étranges sculptures couvrant les rochers de la côte, œuvre du curé de Rothéneuf qui a multiplié hauts-reliefs et bas-reliefs et transformé en statues les aiguilles et les blocs isolés. Certes, ce n'est pas de l'art, bien de ces figures sont grotesques, mais parfois le statuaire improvisé a retrouvé la veine des vieux « ymagiers ». Le nombre de ces sculptures est prodigieux.

Au delà de Rothéneuf, le paysage perd de sa sauvagerie, des bois de pins et des villas annoncent l'approche d'une ville de plaisir ; voici Paramé, sa digue bordée de luxueux hôtels, son immense plage. La foule est grande, tramways à vapeur et voitures roulent incessamment. Puis se montrent un bassin, des mâts de navires, des remparts à mâchicoulis : nous sommes à Saint-Malo.

XXI

LE MARAIS DE DOL [1]

La conquête des grèves. — Le raz de marée de 709. — Destruction de la forêt de Scissey. — Comment on a gagné une partie du sol perdu. — Dans le marais de Dol. — Colmatage naturel. — Autour de Dol. — Dol-de-Bretagne. — Le mont Dol. — Le panorama. — Sur la grève.

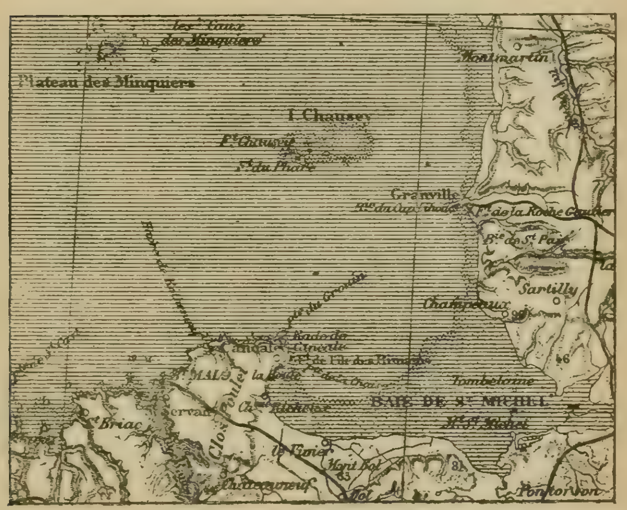
Saint-Malo. Septembre.

Ce pays malouin est la région des contrastes : alors qu'entre la Rance et Cancale le Clos Poulet se hérisse de collinettes de granit et que les côtes offrent de si grands tableaux de falaises, le rivage, à l'ouest, se confond avec la gigantesque grève du mont Saint-Michel, offrant encore à mer basse, à hauteur de Dol, une largeur de plus d'une lieue. Cette grève, reste de terres recouvertes par les eaux dans le grand désastre de 709 qui détruisit la forêt de Scissey, sera peut-être un jour entièrement reconquise ; dans la région de Dol, les champs repris sur la mer

(1) Carte de l'État-major au 1/80 000e, feuilles de Dinan N.-O., Avranches N.-E.

dépassent déjà en surface ce qu'il reste à lui arracher.

L'œuvre exécutée ici par la volonté patiente des populations mérite d'être rappelée et mise en regard de ce que les Hollandais ont accom-



Échelle au 1/320 000e

pli, avec plus d'ampleur il est vrai. Avant le raz de marée de l'an 709, la vaste ouverture appelée de nos jours la baie du mont Saint-Michel avait été comblée par des atterrissements pendant des milliers d'années ; une ligne de dunes, cordon littoral comparable à tant d'autres for-

mations de nos rivages, séparait de la mer ces terres basses, à demi inondées, où s'était implantée une végétation puissante de bouleaux, d'aunes, de peupliers, de saules, de chênes même, sur les parties hautes. Le cataclysme de 709 rompit le cordon des dunes et le dispersa ; la forêt, balayée par une mer monstrueuse, s'effondra dans le sol délayé.

Peu à peu, le flot, passant sur les immenses bancs de mollusques de la baie, s'y chargea de débris de coquilles ; le courant lui porta les matériaux arrachés aux falaises par les tempêtes ; le fond de la baie se colmata, s'exhaussa ; à la longue la région comprise entre Cancale et Dol ne fut plus recouverte que par les plus hautes mers. Les habitants imaginèrent alors de séparer ces terres du flot par une digue immense, ouverte à de rares intervalles pour le passage des ruisseaux eux-mêmes endigués. On gagna de la sorte un vaste territoire ayant pour noyau un îlot granitique, le mont Dol, comparable au mont Saint-Michel et à Tombelaine.

L'opération fut entreprise au douzième siècle. La digue ainsi construite en plein Moyen Age ne compte pas moins de 36 kilomètres, des collines de Cancale à la baie de Pontorson ; 14 000 à 15 000 hectares de terres fertiles furent répartis



N°155
Hirel
la Quemière
les Gds Chemins
le Vivier-sur-Mer
Gros Orneaux
le Pont
Mirlange
les Ponts Buigers
la Ville aux Fleurs
la Villeneuve
les Cours
la Laronnière
le Chemin Dolas
Cherrueix
le Han
Bg Village
les Bourbeneuts
les Gdes Maisons
la Hte Rue du Marais
le Bout du Chemin
le Pont Léchard
la Goutte
la Bardoulière
le Vivrais
Sur le Bied
Lebillais
Galiot
les Dupuis
Garniers
Charpentiers
la Gde Ville
Mulotais
l'Aupinière
les Croix
le Fouteuil
le Gd Crous
Mont-Dol
le Gd Frouril
le Bouillon
Bessière
les Mottes
Chanteloup
la Bégaudière
DOL
la Ville Hou
Ville au Boulli
Pte Rivière
Plan Fosse
Jardins
Bgs Roche
Launay Beaudoum
Hte Roche
la Vallée
Kercourt
de Baguer-Pican
l'Epinay
la Rivière
la Ville Guillaume
la Verrie
le Chatel
le Vauhell
Launay l'Abbé
Pican
(CT)

entre vingt-trois paroisses de nouvelle formation ou de l'ancien littoral. Cette œuvre colossale a accru dans d'énormes proportions la richesse du pays, on évalue les terres nouvelles à une valeur de 50 millions, leur produit dépasse 2 millions par an.

Le marais de Dol n'est rien comme étendue auprès des autres terres à conquérir. Il y a là plus de 150 kilomètres carrés découverts à mer basse. Comme aux temps préhistoriques, l'Océan arrache aux bancs de mollusques de Cancale, aux récifs des Chausey, aux falaises du Cotentin des débris minéraux, végétaux ou animaux triturés par le flot, réduits en une argile ténue et apportés deux fois par jour sur la grève. Le flot repoussant toujours vers le fond de la baie ces éléments de colmatage, on voit bientôt la laisse des plus hautes mers se couvrir de végétation dont les débris d'abord, puis les poussières retenues dans les touffes exhaussent le sol. Cette première végétation est formée par une plante sans valeur agricole, appelée criste marine (*Salicorna herbacea*), d'aspect misérable, à la coloration neutre, vivant dans les terres encore salines. Lorsque, par suite de l'exhaussement, la criste marine croît à 11^{m}50 au-dessus des basses mers, elle n'est plus atteinte par le

flot salé que pendant les plus hautes marées — elles s'élèvent à peu près de 17 mètres dans le fond de la baie — alors elle fait place à un gazon très fin, court, presque feutré, l'*Agrostis maritima* des naturalistes, appelé *herbu* dans le pays. Cet herbu constitue le pré salé, les moutons le mangent avec avidité.

Les habitants l'ont constaté depuis longtemps, la grève, à cet état, devient apte à la culture. On pourrait même prévoir le moment où toute la baie aurait été couverte d'herbu, sans le rôle des rivières et des ruisseaux, notamment le Couesnon, la Sée et la Sélune. Ces cours d'eau, d'un assez faible débit en été, deviennent en hiver et au printemps des torrents dont les eaux, rencontrant peu de résistance dans le sol des herbus, s'y creusent des lits nouveaux et annulent l'effet des forces inconscientes de la mer. En maintenant les courants dans un chenal immuable, on devrait donc empêcher la destruction des prés salés ou des grèves de criste marine et aider à la formation des terres aptes à la culture. Telle est l'idée qui a amené la création d'une société ayant pour but de mettre en valeur les grèves de la baie, à mesure qu'elles seraient aptes à recevoir la charrue.

Le colmatage se faisait surtout au fond de

la baie, vers l'embouchure du Couesnon, c'est-à-dire en avant de la digue des marais de Dol qui aboutissait à l'anse de Moidrey, formée par l'estuaire du petit fleuve. L'herbu avait peu à peu gagné ; sa vaste pelouse servait au pâturage des oies et des moutons. Les premières arrivaient, elles arrivent encore le matin, paissent et rentrent le soir à la ferme. Les moutons, au contraire, paissent tout l'été sur la grève, sauf pendant les rares jours et les courtes heures où les grandes marées envahissent l'herbu. On a entrepris de rendre ces prairies inaccessibles à la mer, en les enclosant d'un haut talus. Le procédé était simple et d'une réussite certaine, mais les rivières, lors de leurs inondations, détruisaient les talus et ramenaient à l'état de grève les enclos ou *polders* — d'après le mot emprunté aux Hollandais. — Le Couesnon, surtout, a divagué de telle sorte que son cours, formant la séparation entre la Normandie et la Bretagne, a souvent fait varier la limite des deux provinces. Un proverbe local a consacré le souvenir de ces fantaisies :

Le Couesnon, par sa folie,
A mis le Mont en Normandie.

A diverses reprises, les marais de Dol furent

bouleversés ; on ne les tint en état qu'au prix de travaux constants ; la guerre de Vendée, qui s'étendit jusqu'à Granville et fut marquée par de rudes combats à Fougères, Antrain et Pontorson, empêcha l'entretien des digues. En 1791, le petit fleuve les détruisit sur 8 kilomètres : 8 000 hectares furent dévastés. Après les luttes civiles, un syndicat de propriétaires réussit à reconstituer les travaux de défense.

Vers 1858, alors que les capitaux et les énergies entreprenaient de gagner à la culture les déserts de notre territoire : Landes, Sologne [1], Double, Brenne, Dombes, etc., une compagnie se créa pour rendre plus efficaces les efforts des propriétaires riverains et des syndicats. Cette compagnie, devenue aujourd'hui la Compagnie des polders de l'Ouest, reçut la concession de 3 000 hectares de terrain à prendre dans la baie du mont Saint-Michel et 1 000 hectares à gagner

---

[1] Dans les volumes du *Voyage en France*, j'ai étudié la transformation de la Sologne (1re série) ; de la baie des Veys (6e série) ; du pays de Dombes (8e série) ; de la Camargue (8e série) ; de la Crau (13e série) ; de la Corse (14e série), du Marais poitevin (15e et 16e séries) ; des Moëres et des Wateringues (18e série) ; de la Champagne Pouilleuse (20e, 21e et 22e séries) ; de la Brenne (26e série) ; de la Sologne bourbonnaise (27e série) ; de la Marche et du Limousin (27e et 28e séries) ; des Landes de Gascogne (29e, 30e et 31e séries), etc., etc.

de l'autre côté du Cotentin, dans la baie des Veys, à l'embouchure de la Vire (1).

Je décrirai ces travaux en parlant du mont Saint-Michel, ils offrent un tableau bien différent de celui des marais de Dol, car, œuvre d'une compagnie financière, ils donnent à l'entreprise un caractère presque industriel par l'allure des grandes fermes et l'aménagement du sol. Dans le marais de Dol, au contraire, la conquête étant bien plus ancienne, la propriété étant bien plus morcelée, on sent davantage l'intensité de la vie humaine ; les champs, de moyenne étendue, sont entourés d'arbres : frênes, saules, peupliers.

A l'est, les terres reconquises sont bordées par une haute falaise granitique allant de Roz-sur-Couesnon aux abords de Dol ; cette falaise, couverte de beaux châtaigniers et de chênes, est longée par une route où les logis se suivent presque sans interruption, demeures de granit, dont beaucoup, d'apparence cossue, sont fleuries de géraniums et de roses trémières. Des arbres surchargés de fruits : pommiers et poiriers, quelques noyers, ombragent les jardins et peuplent les vergers. C'est un joli petit pays, digne d'une visite. Les enfants d'un orphelinat établi à Saint-

(1) Voir la 6e série du *Voyage en France*.

Broladre, que j'ai rencontrés, jouant sous les châtaigniers, ont une mine de santé et de joie qui fait l'éloge de ce doux climat où les fuchsias et les figuiers poussent en pleine terre.

A l'ouest, la falaise étant trop éloignée des cultures, le marais se peuple et s'anime ; presque chaque lot de terre a son habitation, chaumière de granit aux porches arrondis, ou maison moderne dont les ouvertures entourées de montants et de grands linteaux en granit laissent à flot pénétrer la lumière. Chacun de ces bâtiments porte à l'entrée une inscription disant le nom de celui qui l'a fait édifier, celui de sa femme, et la date de la construction.

Ici la culture est bien bretonne d'allure, le sarrasin fleuri épand ses blanches nappes entre les arbres. De superbes aspergières et des semis de maïs-fourrage, des épis lourds et serrés, des pommes de terre aux fanes vigoureuses montrent que le progrès agricole se propage; le bétail est rare, les oies sont peu nombreuses, mais chaque ferme a sa bande de canards et son troupeau de dindons conduit par un enfant. Peu ou pas de hameaux, il faut aller sur le rivage pour trouver des agglomérations. La route qui borde la grève à hauteur de Saint-Broladre jusqu'à Saint-Benoît-des-Ondes, est une longue rue de 10 kilo-

mètres, avec un petit port au Vivier. La vie a dû être active sur ce rivage dès la création de la digue. Il y a quelques belles demeures, notamment, près de Cherrueix, la pittoresque gentilhommière de L'Aumône.

Autant les polders de Pontorson sont déserts, autant le reste du marais, jusqu'à Saint-Benoît-des-Ondes, est populeux. Mais aux abords mêmes de Dol les terrains conquis forment une vaste étendue de prairies, donnant à la vieille cité épiscopale un grand caractère d'isolement. Elle s'étend sur un ressaut, étroitement serrée autour de sa cathédrale majestueusement dressée au-dessus des toits sombres et conservant à la ville un caractère de métropole.

Dol mérite un instant d'arrêt ; lorsqu'on a traversé les larges avenues bordées d'arbres la reliant à la gare, on découvre tout à coup une vieille petite cité dont la pittoresque grande-rue est encore bordée çà et là d'antiques maisons à pignon, à façade reposant sur des galeries à colonnes, ornées de chapiteaux curieusement fouillés. La *maison des plaids*, d'autres encore arrêtent le regard. La cathédrale, si délabrée, si sordidement entourée, est restée belle en dépit de l'abandon dont elle est l'objet ; ses verrières,

les stalles du chœur, la légèreté de ses arceaux, la belle ordonnance du plan en font un des monuments les plus intéressants de toute la Bretagne. Le tombeau de l'évêque Thomas James mort en 1504 et de ses deux frères, chanoines de la cathédrale, est une œuvre de première valeur due aux sculpteurs florentins Antoine et Jean Juste, qui devaient doter les bords de la Loire de tant de statues et de monuments.

Le principal attrait de Dol est la vue immense que l'on découvre de la petite place entourant la halle et ornée de deux vieilles colonnes. Par une grille on aperçoit la grasse campagne des marais, ses prés plantés de grands arbres dominés par la haute butte du mont Dol, qui fut longtemps, comme le mont Saint-Michel, une île dans la grève.

Le mont Dol est à 2 kilomètres de la ville.

Vu de Dol, il n'est guère qu'un renflement du sol, en partie dissimulé par les arbres, mais si on l'aborde par le nord-est, il se présente comme une belle falaise de granit, escaladée par des châtaigniers vigoureux ; les ressauts sont couverts d'un gazon épais, de fougères et de fleurettes ; un sentier étroit gravit la colline, dessinant son ruban fauve dans la verdure, dominant des soupçons de précipices, de petites parois à

pic entaillées par les carriers qui débitent le roc en pavés pour les villes voisines. C'est une sorte de réduction Collas d'une montagne sérieuse ; c'est ravissant, d'un charme intime et personnel.

Le sommet du mont, à 65 mètres au-dessus de la mer, offre un plateau en forme de cuvette, très vert ; une douzaine de châtaigniers énormes étendent des ombres vigoureuses jusqu'à une mare aux eaux louches que les habitants appellent *la Fontaine*. Deux moulins à vent, deux ou trois maisons, une petite chapelle attendant son remplacement par un plus vaste édifice, comme l'indique un tronc placé à la porte d'une tour carrée, isolée, surmontée d'une statue colossale de la Vierge, sont épars sur le plateau. Le point culminant est un amas de granit surplombant la falaise du nord. De là on a une merveilleuse vue sur un paysage grandiose. Au premier plan, sous les pieds, l'immensité des marais de Dol, mer de verdure où le feuillage argenté des saules plantés en bordure formerait l'écume des vagues au milieu des flots sombres représentés par la ramure des frênes, des peupliers et des pommiers. Puis la mer, la vraie mer, étincelante, ouverte entre la pointe de Cancale, bordée d'îles, la longue côte de l'Avranchin, la pointe sombre

de Carolles et, très distincte, Granville sur son rocher. Le mont Saint-Michel se projette, d'une blancheur apaisée, à la limite des flots bleus de l'Océan et de la nappe verte des marais. A l'est, au sud, à l'ouest, c'est comme une forêt sans fin, formée par les bordures des champs et les pommeraies qui font de cette partie de la Normandie et de la Bretagne, de Mortain à Dinan, de Saint-Malo à Fougères, un interminable bocage. Du milieu des arbres pointent des flèches d'églises, la cathédrale de Dol se détache tout entière sur ce fond vert et paraît le centre de l'immense tableau.

En redescendant du mont, on est de nouveau dans les chemins plats du marais, bordés de frênes. Un cours d'eau fort lent, le Guyoul, qui draine les terres conquises et prolonge le ruisseau descendu à Dol entre des coteaux, vient aboutir au Vivier, où la Broche lui apporte d'autres eaux drainées ; il gagne la grève en passant sous un pont de la digue, le pont d'Angoulême, ainsi nommé en l'honneur du dauphin de 1821, le duc d'Angoulême. Ce pont est muni de clapets et de portes de flot qui se ferment à marée haute pour empêcher la mer de pénétrer dans les polders. Le lit de la petite rivière en aval, sur la grève, constitue le port du Vivier.

Les collines recommencent au delà de Saint-Benoît-des-Ondes, au pied de Saint-Méloir-des-Ondes. Elles couvrent un joli pays, boisé, vert, mollement ondulé et de plus en plus animé à mesure qu'on approche de Cancale, où les pentes douces font place à des roches déchiquetées.

XXII

LA BAIE DU MONT-SAINT-MICHEL (1)

La Merveille. — Splendeur d'aspect. — Pontorson. — La digue. — Difficulté de décrire le Mont. — Les jours de grande marée. — Le desséchement de la baie. — Création des polders. — Nécessité d'arrêter l'accroissement de la conquête.

Mont Saint-Michel. Septembre.

Aucune œuvre humaine n'a plus profondément modifié un paysage que l'abbaye du mont Saint-Michel. Les mornes et mélancoliques parages où se dressait un roc inculte, médiocre de hauteur, insignifiant de forme, sont devenus une des choses les plus émouvantes que puisse offrir notre pays si riche en grands spectacles. Le mont a été surnommé *la Merveille,* l'épithète n'a rien d'excessif.

Le mont Saint-Michel se dresse avec tant de hardiesse et de magnificence, dans les espaces en apparence sans limites de la baie ; il offre un si prodigieux entassement de murailles, de toits,

---

(1) Carte de l'État-major au 1/80 000e, feuilles de Dinan N.-O., Avranches N.-E.

de tours, d'aiguilles, de pinacles ; il est si parfaitement beau, d'une beauté sans défaut, que l'on ne peut en détacher son regard. Peu d'œuvres humaines donnent une sensation si complète du sublime.

Faut-il en faire honneur aux moines chevaliers, qui l'édifièrent sur ce rocher exigu, de si difficile accès jadis qu'on l'appelait « Saint-Michel au péril de la mer » ? Peut-être ont-ils accompli ce chef-d'œuvre sans se douter de son éblouissante majesté. Et, pourtant, ils ont atteint les limites de la splendeur dans une œuvre humaine.

Je ne parle ici que de l'aspect extérieur et lointain de ce monument complexe dû à l'union de la mer, du roc, de l'ingénieur militaire qui construisit tours et courtines, des moines et des bourgeois qui édifièrent en amphithéâtre leurs logis, des architectes qui couronnèrent le tout par leur église. Même à distance, comme on le voit des promenades d'Avranches, le Mont est une de ces choses que l'on ne saurait oublier.

Peut-être les touristes, qui accourent par milliers et milliers chaque année, ne sont-ils pas tous attirés par cette splendeur, ce serait trop à l'honneur de nos goûts artistiques ; il y a certes une majorité pour rechercher au Mont des impressions de casino et, malheureusement, des

industriels pour essayer de lui donner satisfaction. Si les artistes et des associations comme le Touring-Club ne réagissaient pas, la Merveille disparaîtrait derrière une façade de gigantesques hôtels rappelant la Suisse et la Côte d'Azur. Les défenseurs du Mont le préserveront peut-être en cela, mais ils auront plus de peine à l'empêcher d'être gagné par les atterrissements, comme le fut le mont Dol.

En été, des trains nombreux, dont quelques-uns sont express dans l'unique but de desservir le mont Saint-Michel, déposent leurs voyageurs dans une gare bruyante, aux abords d'une grosse bourgade aux larges rues, bordées de maisons pittoresquement en désordre. Cette petite ville de Pontorson, assise sur le Couesnon, ici endigué, mais où remonte le flot marin amenant les navires, est la porte d'accès de Normandie en Bretagne. Quand cette dernière province était autonome, la tête de pont possédait une importance capitale, aussi le gouverneur avait-il un rang important. Duguesclin reçut ce gouvernement ; quelques-uns des faits les plus célèbres de son histoire se sont passés là, dans un château dont on chercherait vainement les débris.

La ville, éloignée de tout centre populeux, est devenue pour ces campagnes écartées un point

d'échanges, de nombreuses boutiques bordent ses rues ; sous l'hôtel de ville, de grandes halles servent au commerce des grains. Les hôtels et les auberges disent, par leurs dimensions, combien est grande la foule qui se presse les jours de foire ou de marché. Ces rendez-vous de voyageurs se sont bien transformés : placés sur la route du mont Saint-Michel et de Saint-Malo, ils participent à la clientèle d'élite qui les fréquente.

Si la gare de Pontorson est aujourd'hui un des coins de France les plus animés par les touristes, on n'y séjourne guère, les visiteurs du mont Saint-Michel sont aussitôt installés dans les wagons d'un petit chemin de fer qui épargne la lenteur du trajet sur la route monotone, bordée de tas de tangue, prolongée sur la grève par une digue qui a fait verser beaucoup d'encre. On a reproché à celle-ci, comme à la tour Eiffel, de manquer aux lois de l'esthétique. De même qu'on regrette les diligences, on pleure l'époque où l'accès du mont Saint-Michel était souvent interdit, où il fallait attendre dans les parages lugubres de Moidrey le bon vouloir de la marée et des vents. La digue déshonore le Mont, dit-on, elle lui dérobe sa poésie en lui enlevant son isolement.

Est-ce bien vrai ? Lorsque d'Avranches, par

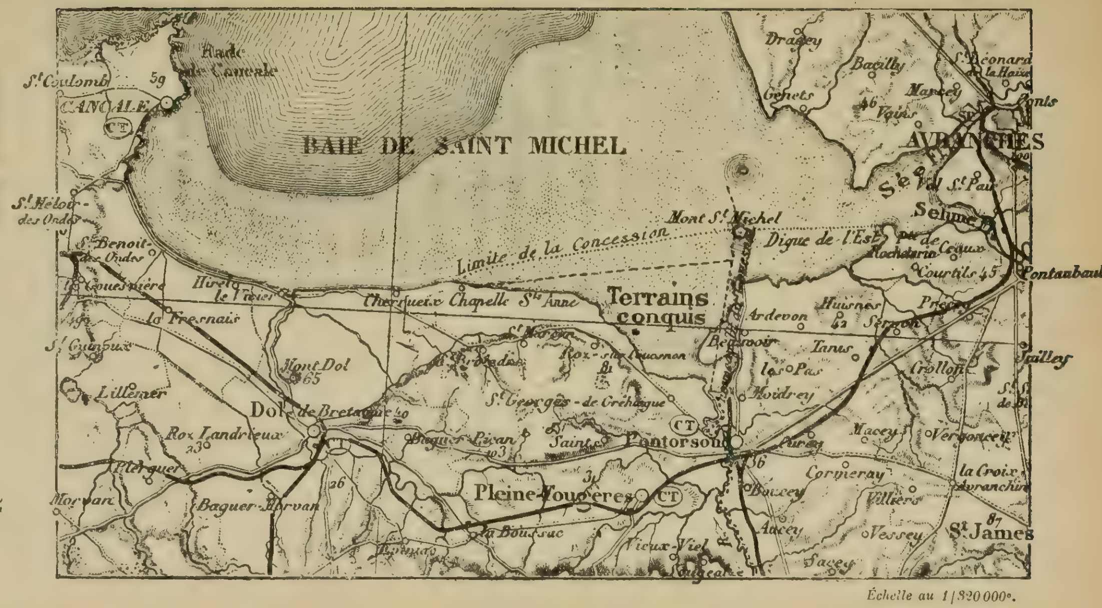
exemple, on découvre la vaste étendue des grèves au milieu desquelles se dresse le merveilleux monument, a-t-on l'impression qu'il manque quelque chose à l'aspect d'isolement ? Même le voyageur venu de Pontorson et voyant surgir devant lui la silhouette du Mont, hérissée de tours et d'aiguilles, est-il gêné par le long serpent gris destiné à le conduire en sécurité à l'entrée de la bourgade monastique? Tout observateur de bonne foi l'avouera, l'attention est trop violemment sollicitée par la beauté du spectacle pour s'arrêter à ce détail de la jetée, elle n'en est pas plus choquée que du long ruban du Couesnon traînant de paresseuses eaux au milieu des tanguières.

Pendant qu'on s'élève ainsi contre la digue, une autre entreprise autrement menaçante se fait au détriment de l'immense grève, œuvre patiente des années et des siècles pour reprendre le sol arraché au continent par le grand raz de marée de l'an 709. Je la décrirai tout à l'heure.

Là-bas grandit la colline sainte, apparition merveilleuse, éblouissante, inoubliable, le Mont hérissé de tours, de flèches, d'aiguilles, le plus émouvant des poèmes de pierre élevés par la main des hommes.

Il faudrait un volume entier pour dire son exquise poésie, la hardiesse de ses murailles, la grâce de ses colonnades, l'élégance de ses voûtes gothiques. Tant d'autres l'ont fait en des livres copieux, sans réussir cependant à exprimer l'impression ressentie devant cette floraison de granit surgie au milieu des solitudes de la grève ! Un grand poète seul pourrait rendre la magie de l'apparition. Dix fois déjà j'ai fait le chemin de Pontorson à la Merveille et la sensation féerique s'est toujours renouvelée. Hélas ! pourquoi faut-il que la visite du Mont ne puisse se faire sans le cicerone récitant une leçon monotone, en compagnie de la foule arrêtée devant les détails bizarres ou tragiques et passant rapidement sous les nervures des grandes salles portées par de massifs piliers ou des colonnes élancées, ou devant les élégantes et frêles colonnettes du cloître ? Combien l'œuvre grandiose des moines artistes et soldats du mont Saint-Michel semblerait plus belle encore si l'on pouvait la parcourir autrement qu'en troupeau !

Je n'ose essayer de décrire ce magique ensemble d'édifices dont chaque partie est un chef-d'œuvre ; j'ose moins encore reproduire la sèche nomenclature des guides, qui ne saurait rendre la sublime poésie de cette forteresse, de cette église



Échelle au 1/320 000e.

ciselée avec amour, de ce cloître aux fines colonnettes où l'on aimerait à rêver. Il semble que les mots sont impuissants à dire l'impression ressentie, les sensations que ne sauraient atténuer les souvenirs lugubres évoqués par les cachots où tant de malheureux ont souffert.

C'est aux jours de grande marée, quand le flot accourt avec une puissance inexprimable, qu'il faut voir le Mont et contempler le paysage grandiose au milieu duquel il surgit. Le flot accourt avec une vitesse vertigineuse comme s'il allait renouveler la catastrophe de la forêt de Scissey, se heurte au rocher de Tambelaine, îlot demeuré tel que fut le Mont avant les moines, s'arrête et va mourir au pied des digues qui ont peu à peu conquis sur la mer des espaces devenus champs fertiles. J'ai dit, en parlant des marais de Dol, ce que fut le patient travail des populations ; celui qui a été entrepris à l'aide de puissants capitaux n'est pas moins remarquable.

On a vu ([1]) qu'une compagnie avait obtenu la concession de 3 000 hectares de grèves à mettre en valeur au fond de la baie, entre le mont Saint-Michel et Pontorson. Les 3 000 hectares concé-

([1]) Page 371.

dés étaient sans cesse bouleversés par le Couesnon ; il fallait endiguer le fleuve et l'obliger à conduire ses eaux au delà du mont Saint-Michel. Un nouveau lit fut ouvert, tant dans les terres déjà asséchées que dans la « grève blanche ». Grâce à des procédés très simples, un canal de 5 600 mètres a été creusé par le seul jeu des courants contraires de la mer et du fleuve. Contenu par les enrochements, le vagabond Couesnon s'est assagi, est devenu un cours d'eau tranquille ; à marée haute, il porte de petits navires jusqu'aux abords de Pontorson. La tangue en suspension a trouvé dans les digues du canal un obstacle qui l'oblige à se déposer et l'on a gagné sur la mer, par ce simple jeu mécanique, plus de 2 000 hectares de terres fertiles, dont l'étendue s'accroît peu à peu par le remplacement en herbu des zones occupées par la criste marine.

Le Couesnon a désormais son débouché fixe à l'ouest du mont Saint-Michel ; du haut de la ville on distingue très bien, à marée basse, le ruban des eaux à travers la grève.

Le Couesnon dompté, il fallait empêcher les autres rivières de venir divaguer par la baie. Une ligne d'enrochements partant de la pointe de Rochetorin, près de Courtils, et formant digue

submersible, se dirigea vers le mont Saint-Michel sur une longueur de 6 200 mètres. Enfin, la fameuse digue-route du Mont sert également de base au colmatage. Les adversaires de la digue disent qu'elle a pour effet, en retenant les eaux, de les amener à battre les murailles du Mont qui menaceraient ruine. S'il en était ainsi, ce serait désastreux, mais on pourrait remédier au mal en créant aux abords du Mont une série d'arceaux ou un pont-levis qui permettraient aux courants de contourner le rocher au lieu de lui donner assaut.

Cela n'a pas suffi : d'autres ruisselets aidaient à la désagrégation des grèves, on les a conduits par des digues jusqu'au Couesnon.

Ceci obtenu, on a pu enclore les polders. Dès qu'un sol est cultivable, et il l'est seulement lorsque l'herbu a remplacé la criste marine, on l'entoure d'un talus en terre dont l'étanchéité est obtenue par un procédé curieux appelé le *lisage*. Ce sont des remblais de sable et de tangue pilonnés, arrosés, pétris avec les pieds et remplissant une sorte d'ossature de pierraille et de blocs de schistes apportés des carrières de Beauvoir et de Roz-sur-Couesnon. Une fois desséchée, cette masse molle, semblable à de l'argile, devient d'une extraordinaire dureté. Les talus intérieurs

sont revêtus de gazon, un fossé les borde, reçoit les eaux de pluie ou d'infiltration et les conduit, à mer basse, jusque dans le Couesnon.

Les enclos ou polders ainsi obtenus ont été réunis au moyen de chemins carrossables ; pour en assurer la mise en valeur, on a créé de petits hameaux destinés aux ouvriers et aux fermiers.

Au début de 1895, la compagnie avait mis en valeur une étendue de 2021 hectares 20 ares 30 centiares, répartis entre 40 polders de terres excellentes où prospèrent les céréales, les racines et toutes les plantes fourragères et légumineuses. Les tentatives de divers fermiers ont démontré que le sol était très propre à la culture maraîchère : asperges, artichauts, choux-fleurs, radis, ognons, pois, etc., y donnent de beaux produits. Les terres sont affermées par baux de neuf et douze années entre 150 et 200 francs l'hectare. Même certains polders situés à l'est ont atteint jusqu'à 240 francs l'hectare [1].

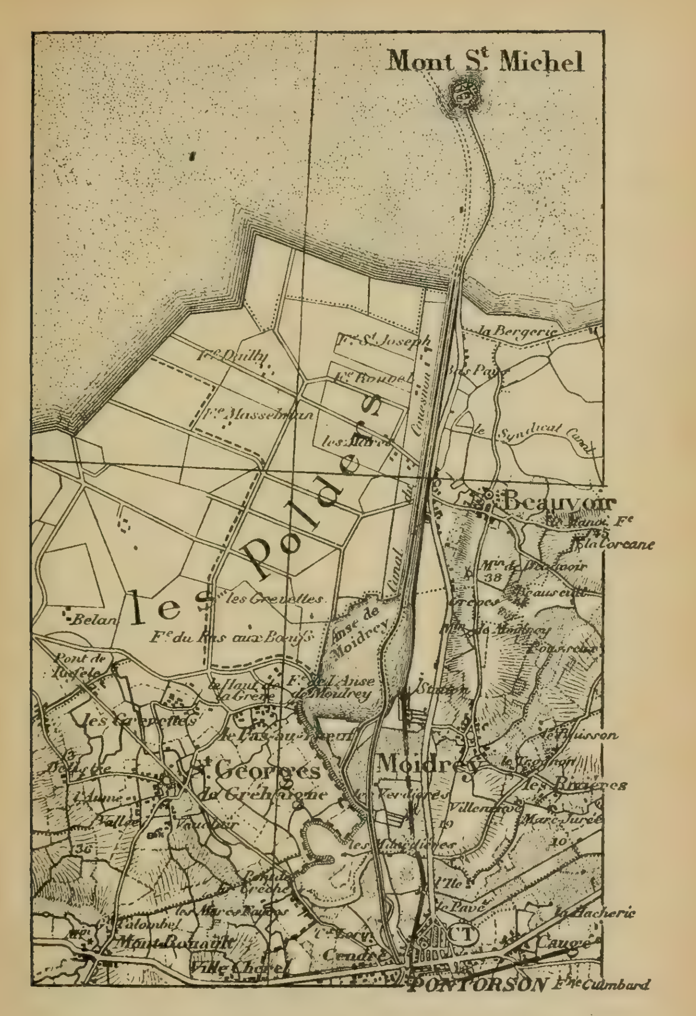
Une visite des polders est fort intéressante ;

---

(1) Ces renseignements sont résumés d'après une note publiée, à l'occasion de l'Exposition de 1878, par la Compagnie des polders et une autre rédigée pour l'École des ponts et chaussées par le regretté Durand-Claye. En 1905, la surface gagnée atteignait 2 183 hectares sur les 2 828 de la concession.



ÉTAT ANCIEN DES ABORDS DU MONT SAINT-MICHEL



ÉTAT ACTUEL DES ABORDS DU MONT SAINT-MICHEL

je les ai parcourus aujourd'hui. Le paysage est ample et majestueux par la simplicité et l'horizontalité de ses lignes, comme par sa profonde solitude. En dehors des grandes fermes où se centralisent les travaux d'exploitation de chaque polder, il n'y a aucune habitation. Les bâtiments d'exploitation, construits sur de vastes plans, alimentés d'eau amenée des collines voisines, présentent un ordre et un aménagement bien rares en Bretagne ; un bétail superbe remplit les étables. Tout autour, les champs disposent leurs damiers entre les levées des polders ; celles-ci sont elles-mêmes livrées parfois à la culture, l'asperge y prospère. On a sous les yeux un paysage agricole qui rappelle, avec la variété en plus, les riches contrées du Nord, Picardie et Flandre.

Certes, une telle entreprise fait honneur au génie de l'homme ; on la louerait fort si, au point qu'elle a atteint, elle n'était une menace pour l'incomparable beauté du mont Saint-Michel. En dépit de la richesse agricole que la reprise sur la mer assurerait, il faut souhaiter que l'on ne pousse pas plus loin ces travaux ; d'ailleurs, le gain foncier serait loin de compenser la perte éprouvée par le pays le jour où le Mont, étant réduit à l'état de butte au sein de prairies et de

champs de blé, aura perdu le caractère d'île battue des flots de marée, qui est une si grande part de sa beauté et n'attirera plus la multitude des visiteurs. Le Mont, comme son voisin le roc désert de Tombelaine, ne doit pas être davantage soudé au continent. Il reste assez de grèves à conquérir au large de Dol, dans les estuaires de la Sée et de la Sélune, aux abords de Courtils et des Genets pour que les ingénieurs ne détruisent pas la splendeur de cet ensemble unique de monuments ! Qu'ils créent ailleurs leurs digues et leurs levées !

XXIII

GRANVILLE, LES CHAUSEY ET LES MINQUIERS [1]

Pourquoi les Chausey sont décrites avec la Bretagne. — De Coutances à Granville. — Granville. — En route pour les Chausey. — La Grande-Ile. — Les carrières. — Le vieux Château. — Jardin de Provence. — Vie des habitants. — Dans l'archipel. — Les Robinsons de l'île d'Anneret. — Les îles Minquiers.

Grande-Ile des Chausey. Septembre.

Si le Couesnon a mis le Mont en Normandie, les îles Chausey appartinrent toujours à cette province, cependant je ne saurais guère séparer de la Bretagne ces témoins de l'ancienne forêt de Scissey respectés par l'engloutissement. A cette description de toutes les îles de notre littoral, depuis les Landes [2], il me semble juste d'ajouter celle de ces curieux îlots, dernières terres françaises en mer jusqu'à Cherbourg, puis-

---

(1) Carte de l'État-major au 1/80 000e, feuilles de Coutances S.-O., Granville S.-E. et N.-E.

(2) Voir 3e série du *Voyage en France* : « Iles de l'Atlantique d'Arcachon à Belle-Isle » ; 4e série : « Iles de l'Atlantique de Hoëdic à Ouessant » ; la 51e et le présent volume ; enfin la « Corse », 14e série.

que Jersey, Guernesey, Aurigny, Serck et Jethou se sont détachées de leur naturelle patrie et restent fidèles à l'Angleterre.

C'est pourquoi je reviens dans ce frais Cotentin dont j'ai déjà dit le charme et le pittoresque (1). Je suis parti ce matin de Coutances pour Granville. La course est exquise, non par la route nationale : elle se tient trop volontiers sur les hauteurs, depuis Quettreville et Bréhal jusqu'aux abords mêmes du grand port du Cotentin, mais par la vallée de la Sienne. La rivière, claire, profonde, sinueuse, erre par les prairies, babille sous les moulins dont les roues à palettes noires travaillent avec une activité fébrile. Cette vallée est une des jolies choses de la Normandie ; son charme, il est vrai, est tout intime, il ne faut chercher ni collines accidentées, ni profonds horizons ; la gamme du vert y est d'une variété infinie par la puissance de la végétation herbagère et la vigueur des arbres qui enclosent les champs et les prairies.

Le chemin de fer abandonne la Sienne près de Cérences, laissant à l'est la partie de la vallée la plus profonde et la plus pittoresque, celle qui se creuse vers Gavray et Villedieu, pour monter

---

(1) Voir la 6e série du *Voyage en France.*

jusqu'au plateau verdoyant où il croise la ligne de Paris, près du village de Folligny. Ce plateau est comme un dôme écrasé, d'où descendent, vers tous les points de l'horizon, des ruisselets qui vont former ou grossir les petits fleuves côtiers. L'un d'eux, le Boscq, offrirait sa vallée à la voie ferrée jusqu'à Granville, s'il ne fuyait si rapidement par une pente rapide. Aussi la ligne s'est-elle maintenue sur le plateau pour atteindre, non la ville, mais la colline qui la domine à près de 50 mètres de hauteur; la déclivité n'en est pas moins très grande, et les trains semblent glisser plus qu'ils ne roulent à travers cette campagne grasse et herbue, où les villages sont tellement menus, qu'on n'a pas cru devoir les doter d'un arrêt. L'unique station entre Folligny et Granville est à plusieurs kilomètres du bourg de Saint-Planchers, dont elle porte le nom.

Enfin, voici Granville annoncée par les villas des falaises de Donville, ses hautes casernes et la flèche de Notre-Dame, noircie par les embruns. La saison des bains est encore dans son plein, la cour de la gare est remplie de véhicules, omnibus d'hôtels pour Granville et Saint-Pair, fiacres et tapissières; les pisteurs et les pisteuses se précipitent sur les voyageurs pour leur offrir des

appartements meublés. On charge les bagages et bientôt c'est une bruyante course d'équipages par une longue et large rue descendant rapidement jusqu'au bord du Boscq, le « fleuve » granvillais, ici encore ruisseau insignifiant, relevé par un barrage près duquel s'ouvrent toutes les artères de la curieuse cité.

En cette saison, avec ses baigneurs aux costumes éclatants ou bizarres, ses voitures, son ciel pur, Granville est fort gaie, mais ce n'est point le pittoresque port qu'on peut voir en hiver, quand l'arrière-bassin est rempli de goélettes revenues de la pêche à Terre-Neuve, et qu'un peuple de marins basanés se prépare à une campagne nouvelle contre la morue (1).

---

(1) En 1907, le nombre des navires entrés à Granville a été de 544, jaugeant 74 174 tonneaux ; à la sortie, 499 navires, jaugeant 71 853 tonneaux.

Les chiffres relatifs à la pêche varient beaucoup, selon l'importance des captures. Je me borne à reproduire ceux de 1894 qui semblent une année moyenne. 37 navires montés par 835 hommes ont armé pour la pêche à Saint-Pierre et Miquelon (Terre-Neuve) ; 3, montés par 78 hommes, ont armé pour la pêche à Islande. Ils ont rapporté de Saint-Pierre : 1 116 940 kilos de morues, 102 391 kilos d'huile, 1 970 kilos de rogue (appât), 40 350 kilos d'autres poissons et issues ;

D'Islande : 924 640 kilos de morues, 76 978 kilos d'huile, 19 573 kilos de rogue, 46 663 kilos d'autres poissons et issues. Mais le produit de la pêche par navires granvillais est bien plus considérable, la plupart des navires allant débarquer à Bordeaux,

Seule la vieille ville, le Granville primitif, a conservé son aspect. On dirait que la vie active d'en bas ne saurait pénétrer dans ces rues silencieuses, bordées de demeures qui durent être somptueuses jadis. A peine, de temps en temps, un pas furtif de femme ; sur les perrons des maisons dorment des chats, rares sont les enfants. L'église est basse, trapue, comme pour mieux résister aux vents qui soufflent sans cesse sur ce roc élevé et entouré par les flots. Le monument est saisissant par sa patine sombre et ses proportions écrasées qui contrastent si fort avec le style flamboyant de la plus grande partie de l'édifice. La lumière parvient à peine dans ce vaisseau aux lignes mystérieuses, accentuées par le relief des nervures.

Notre-Dame confine à la ville militaire : hauts bâtiments de granit, magasins, poudrières, champ de manœuvres, occupent tout le roc jusqu'au cap Lihou, vers le phare et le sémaphore. Malgré l'insuffisance de ses défenses en présence de l'artillerie moderne, Granville n'en a pas

---

marché principal pour la morue. Les chiffres qu'on vient de lire comprennent seulement les quantités débarquées à Granville.

La pêche côtière occupait à Granville 58 bateaux montés par 249 hommes. En outre, un grand nombre de bateaux pêcheurs de Cancale débarquent leur poisson à Granville, pour profiter des facilités d'expédition données par le chemin de fer.

moins, de nos jours encore, une grande valeur stratégique : aux mains d'un ennemi, ce serait une incomparable base d'opérations, grâce au voisinage de Jersey. Mais cette cité de corsaires ne reverra sans doute plus ses heures de gloire.

Le sémaphore et le phare ont remplacé la vigie qui, si souvent, annonça les prises des hardis marins granvillais. De là, on contemple un des plus grandioses paysages maritimes du littoral normand. Voici Avranches sur sa montagne ; derrière la pointe de Carolles apparaît nettement la superbe pyramide du mont Saint-Michel ; plus loin, c'est le mont Dol et la côte de Cancale ; au nord, nébuleux, le cap Carteret, fièrement projeté en face de Jersey. Enfin, au large, la mer se couvre d'un rideau de roches semé de deux ou trois taches blanches ; ce sont les îles Chausey où je puis me rendre aujourd'hui, grâce au bateau baliseur des Ponts et Chaussées ; celui-ci va aux Minquiers pour placer une bouée et l'on veut bien m'y accueillir.

Il faut attendre le flot pour sortir du bassin ; aussi, à 2 heures seulement, l'*Éclaireur* peut écluser, en même temps qu'une goélette venant de Terre-Neuve pour apporter la première pêche et toucher la prime donnée au premier bateau

arrivé. Aussitôt dans l'avant-port, nous prenons à la remorque la bouée des Minquiers, doublons presque immédiatement le musoir et nous voici en route, le cap sur une des taches blanches émergeant des Chausey : le toit du sémaphore, dans la Grande-Ile.

La mer est bien belle ici, animée par les voiles qui entrent au port ou prennent le large. Nous traversons cette flottille et bientôt, devant nous, grandissent les roches des Chausey ; on les voit en quelque sorte surgir du flot, les plus basses se soulevant lentement, les plus hautes prenant des aspects bizarres : buttes, obélisques, ruines de forteresses ; les unes vertes, d'autres de teintes fauves, plusieurs portant une balise au sommet. Sur la principale, la tour carrée du phare commande tout l'archipel.

A mesure qu'on avance, les îles, de loin soudées en apparence, se séparent ; on les reconnaît facilement. Voici, très verte, l'île d'Anneret — l'île d'Ancre de la carte — entourée d'un essaim de rochers ternes aux formes massives. La Grande-Ile se distingue en entier, depuis son phare trapu jusqu'aux bâtisses blanches du sémaphore. Entre elle et des îlots sans nombre, s'ouvre un long chenal appelé le Sound, piqueté de balises formant une perspective fuyante ; en arrière du

phare s'alignent des talus réguliers, c'est le fort, sous lequel croissent quelques pins et les arbres des jardinets créés par les gardiens.

L'*Éclaireur* avance lentement dans le Sound, jusqu'à sa balise d'amarrage, près d'une autre amarre destinée à l'aviso-torpilleur de Saint-Servan, dont ce chenal est un des séjours. Une embarcation vient se ranger le long du bord ; quelques instants après, nous mettons pied à terre, mon fils Jacques et moi, sur la Grande-Ile. L'enfant n'a jamais foulé le sol d'une île, aussi sa joie est-elle vive et plus vif encore son étonnement à la vue de ce paysage.

La surprise se comprend. L'île est si bizarre avec sa chapelle juchée sur un rocher, ses maisons basses placées sur le sol, sans jardinet, sans verdure, sans rien qui rappelle la vie ordinaire à la campagne ! Pas un poulet, pas un pigeon, pas une cabane à lapins, pas même le chou familier croissant à l'abri du vent. Sur les pelouses montueuses, au milieu desquelles le granit surgit en amas ou croupes, une herbe courte, où fleurissent de petites scilles. Les parties les plus sauvages ont des ronces, des fougères, des touffes de tanaisie. Sur l'un des rochers, la chapelle seigneuriale — j'emploie ce mot à dessein ; — en face, au pied du fort, sur les terrains militaires, une

grande bâtisse accroupie sur le sol, c'est l'église communale ; le curé occupe auprès une humble maison adjacente à l'école, le desservant remplissant en même temps les fonctions d'instituteur.

Entre les rochers un sentier s'achemine jusqu'à une petite baie bordée de maisons et de cahutes. Les maisons sont bien construites, l'une d'elles a des allures de villa, les autres sont la cantine et une auberge. Les cahutes sont posées sur les rochers, parfois entre deux blocs, misérables demeures faites de grosses pierres et de boue, de débris de navires et de mottes de gazon, recouvertes de pierres plates ; le tout déjeté et sordide. A l'intérieur, ayant à peine 2 ou 3 mètres carrés, des coffres remplis de foin ou de varech servent de couche, un foyer entre deux pierres dont la fumée monte par un trou dans la toiture, quelques instruments de cuisine pour faire la soupe au poisson, et c'est tout. Il y a comme cela une quinzaine de tanières.

Ne nous hâtons pas de plaindre les habitants de ces taudis, ils y résident l'été seulement. Ce sont des pêcheurs du continent, venus des communes de Bainville et d'Agon. On les appelle les *Bainvillais ;* la plupart ont sur la côte maison et terre, où ils résident l'hiver ; l'été, ils viennent



(Les parties claires découvrent à basse mer.)

aux Chausey pêcher la crevette-bouquet, principal produit de l'archipel. Ils arrivent à la fin de février et repartent en novembre.

Nous reverrons tout à l'heure cette population singulière. Il faut profiter du reste de jour pour parcourir l'île, demain, à l'aube, nous lèverons l'ancre pour aller aux Minquiers.

En route donc : la première visite sera pour le Gros-Mont, triple mamelon dont un sommet porte le sémaphore. Le chemin suit une chaussée d'étang abandonné et longe un grand enclos verdoyant, dans lequel paissent des vaches ; à côté, un champ de blé moissonné ; on charge la récolte sur l'unique charrette de l'île. Après ce petit coin de civilisation, apparaît un microcosme de désert : des roches abruptes entre lesquelles on trouve avec peine le sentier, des carrières abandonnées s'ouvrant au flanc du coteau. Au-dessus, toute blanche, la maison du sémaphore ; un peu au delà, un autre mamelon, c'est le Gros-Mont.

D'ici l'archipel entier apparaît : une cinquantaine de roches en tout, surgissant au-dessus de la mer, mais le flot descend et tous ces îlots s'agrandissent par des platins de varechs qui, peu à peu, s'étendent, se soudent et prennent

l'apparence d'une immense prairie bosselée de buttes rocheuses ; à peine çà et là quelques flaques ou chenaux encore remplis.

.Cette transformation est rapide ; en peu de temps elle s'est accomplie ; vienne le flot et l'immense prairie sera submergée de nouveau, les îles sembleront flotter et les chaloupes vogueront où, tout à l'heure, on cueillait le varech, où l'on ramassait les coquillages.

Au pied du Gros-Mont, dans une anse, deux goélettes sont échouées, chargeant les blocs de granit fournis par une carrière dans laquelle l'activité est grande. Froissement des fleurets trouant la roche, bruit des pics et des marteaux, roulement des wagonnets sur un petit chemin de fer, m'ont attiré. On extrait des blocs de toutes les dimensions. Les plus puissants attendent un acheteur, les autres sont débités sur place en dalles, en bordures de trottoirs, en marches, en montant de portes et de fenêtres. C'est tout ce qui reste de l'énorme exploitation de jadis. Il y a une trentaine d'années seulement, plus de quatre cents ouvriers travaillaient dans les carrières des Chausey, celles-ci fournissaient notamment les blocs pour la digue de Cherbourg. Il n'y a plus qu'un exploitant et vingt ouvriers. La constitution de la propriété dans les îles est évidem-

ment pour beaucoup dans ce déclin. Les carriers se sont répandus en Normandie et en Bretagne, à l'île Grande surtout (1).

Du Gros-Mont on gagne des plages en pente rapide, faites de sable grossier; à mer basse, on peut atteindre l'îlot verdoyant de la Genêtaie, absolument désert. D'autres récifs plus sinistres se dressent en mer; sur l'île, un lourd morne isolé fait face à des ruines qui ont fort grand caractère, grâce à une carrière creusée au-dessous du rempart.

C'est le vieux château de Chausey, mi-castel, mi-couvent, car il a été construit par les moines du mont Saint-Michel, seigneurs des îles. Ils avaient voulu en faire une défense contre les Anglais. Le château primitif présente encore un angle arrondi, avec une guette pittoresque. A cette construction sont venues s'en ajouter d'autres, plus considérables, percées de meurtrières et faites de blocs cyclopéens. Du côté qui regarde l'île, il y eut des préoccupations monumentales, la pierre est taillée en pointe de diamant. La cour étant vaste, on a pu y construire des maisons basses; elles ont sans doute servi de logements pour les carriers.

(1) Voir pages 161 et suivantes.

toutes s'en vont maintenant en ruines ou servent d'étables.

Ce château eut des destinées bien curieuses : les moines du mont Saint-Michel le cédèrent aux franciscains, ceux-ci le vendirent ensuite à la famille de Matignon, tige des princes actuels de Monaco, dont le séjour habituel était à Torigni-sur-Vire. Après le mariage d'un duc de Matignon avec l'héritière des Grimaldi, les Chausey revinrent à la couronne. Louis XV en fit don à l'abbé Nicole, en lui donnant même la possession de toute la partie découvrant à mer basse, ce qui est aujourd'hui contraire à notre droit, puisque les laisses de basse mer sont la propriété de l'État.

L'abbé Nicole se dégoûta promptement de sa seigneurie ; après avoir essayé de l'exploiter, il la vendit à un sieur Hédouin dont les descendants possèdent encore toutes les îles, sauf les étroites parcelles expropriées pour élever le phare, le fort et le sémaphore.

De là sont venues la singulière organisation de l'archipel et cette absence de bien-être et de confort qui frappe le visiteur. La famille Hédouin n'a jamais voulu aliéner la moindre parcelle de ses rochers ; elle n'a jamais laissé construire autre chose que des cahutes ; les constructions

sérieuses lui appartiennent; elle les loue, mais se refuse absolument à affermer un lopin de terrain pour jardinage. Les petites maisons à un simple rez-de-chaussée d'une ou deux pièces se paient 12 francs par mois. Quant aux légumes, au lard, à la boisson, il faut les acheter à la cantine banale. On n'a pas le droit d'avoir des poules ou des lapins, ni de cultiver un brin de persil; la ferme fournit tout, contre payement, bien entendu.

Il ne faut donc pas s'étonner si la population est descendue aujourd'hui à 90 habitants et si tant d'îlots présentent des ruines d'habitations. Les carrières sont fermées, la récolte et l'incinération du varech ont cessé depuis que le Chili fournit des soudes minérales [1] [on vendait le varech 1 franc le tonneau de jauge]; la population n'a plus d'autres ressources que la pêche et celle-ci est bien difficile l'hiver.

Les habitants peuvent faire venir directement la viande de boucherie du continent, car on tue à peine un veau par an; mais rares sont ceux qui s'offrent un tel luxe.

Telle est la singulière constitution économique des Chausey; cependant cette population ne se

---

(1) Voir page 12, au chapitre sur l'Aber-Vrac'h.

plaint pas, la pêche du homard, celle de la crevette surtout sont d'un bon revenu. La crevette vaut parfois 4 francs le kilo, la moins belle 3 francs. Un pêcheur m'a dit en avoir pris 12 kilos dans une grande marée. Les femmes ramassent sur les grèves un petit coquillage jaune appelé vignot ; elles le vendent 40 ou 50 centimes le pot de 2 litres. Le vignot s'exporte, dit-on, en Angleterre, où l'on en tire du vernis.

La ferme, sise au cœur de l'île et suffisant aux besoins des habitants, en lait, légumes et pommes de terre, est une merveille par la richesse de la végétation. Le grand jardin situé aux abords de la maison possède des figuiers énormes dont on a dû soutenir les rameaux par des étais ; une allée est bordée de myrtes géants ; une autre possède des oliviers ; dans un massif, voici un chêne-liège ; à côté sont des noyers, des néfliers, des poiriers couverts d'innombrables fruits. Tous les légumes, même ceux du Midi, croissent en pleine terre. Les fleurs sont d'un coloris étonnant, nulle part on ne verrait plus éblouissant parterre.

Ce jardin enchanté fut longtemps hospitalier ; les visiteurs, les Anglais surtout, ont obligé les propriétaires à choisir parmi les touristes. Les Anglais coupaient les branches, mordaient à

même les fruits ; ceux-ci semblaient-ils bons, on les emportait. Dans les bosquets, des arbres superbes sont tailladés à coups de couteau, d'aucuns y ont creusé leurs initiales. On comprend donc la mesure qui rend difficile l'accès du domaine. Grâce à l'aimable régisseur, nous avons pu cependant le parcourir.

Un coin de l'île reste en dehors de la propriété : c'est, aux abords du fort, l'église, la cure et l'école où le curé enseigne à lire et à écrire à une douzaine d'enfants. Les gardiens du phare, l'ancien gardien du fort, qui a demandé à rester là, et leurs familles forment en quelque sorte un territoire indépendant. Cette petite colonie est d'origine récente : le fort, déjà déclassé, porte, à son entrée, la date de 1866.

Pour exigu que soit l'archipel, nous n'avons vu que la Grande-Ile lorsque la nuit arrive. Déjà le phare de Granville et, à la pointe de Cancale, celui de Herpin sont allumés. Nous allons coucher à l'auberge, où les chambres, avec leurs alcôves de pitch-pin, semblent des cabines de navire. Par les fenêtres, l'immense plateau découvert envoie une pénétrante odeur de varech.

Demain nous irons aux Minquiers.

Hélas ! le temps s'est gâté ; quand, à 5 heures

du matin, je descends sur le rivage, un vent violent souffle ; les nuées apportent la pluie ; un matelot de l'*Éclaireur* me dit qu'on ne pourra aller placer la bouée aux Minquiers si le vent continue de la sorte, la mer étant toujours très forte en ces parages. Si, à 8 heures, le vent n'a pas tourné, le voyage sera impossible, la mer sera trop basse.

Loin de s'apaiser, le vent s'accroît encore, les vagues fusent sur les rochers, leur bruit sourd emplit l'île de murmures. Sur les collines où je monte, des oiseaux alourdis s'envolent à chaque instant sous les pieds. Dans un chemin couvert, aboutissant à la seule fontaine de l'île, sous les trembles argentés à l'épaisse ramure, voici les vaches revenant de l'abreuvoir, beau bétail de pure race cotentine, au poil lustré, admirablement soigné. Plus loin, dans une lande rase, paissent quelques chevaux.

8 heures : le temps n'a pas fraîchi davantage, mais la mer est toujours houleuse. On ne pourra relever la vieille bouée des Minquiers, ni *marier* la nouvelle à sa chaîne ; en repartant pour Granville maintenant, nous arriverions à basse mer et l'entrée du port serait impossible. Il faut rester aux Chausey.

Je puis trouver un batelier qui me fera visiter

les autres îles. La marée a déjà beaucoup descendu, on voit affleurer les roches, recouvertes d'une flottante draperie de varech d'un vert bronzé. Nous passons entre le Colombier et la Longue-Ile, des baies et des lacs calmes s'ouvrent devant nous, leurs rivages sont hérissés de roches. La plus grande de ces terres, l'île d'Anneret (1), se présente sous l'aspect d'un triple mamelon; celui du milieu est fort aigu. Cette île, m'a-t-on dit, est habitée par une équipe de Bainvillais; je voudrais voir ces Robinsons volontaires.

L'île est une belle prairie; sur les points culminants affleure le rocher recouvert d'une inextricable végétation de lierre, de prunelliers, de ronces, de troènes, de fragons aux baies rouges, de chèvrefeuilles et de fougères. Dans la prairie, la centaurée, les scilles et de grandes marguerites mettent un peu de gaîté.

Sur le piton le plus élevé, une pyramide en pierre sèche a été construite pour un levé topographique; de là on jouit d'une vue extraordinaire sur le plateau des Chausey, les îles, les passages. Le mouillage de Beauchamp, où peuvent ancrer des navires de guerre, et le chenal qui coupe les

(1) *Ancre* de la carte.

Chausey en deux, où l'escadre a pu passer récemment, paraissent un fleuve vus d'ici.

Au sud de l'île, devant une jolie anse remplie de coquillages, au pied d'une petite falaise, voici la capitale d'Anneret, c'est-à-dire une hutte basse semblable à celles de la Grande-Ile, mais plus propre. Elle est déserte, seuls un chien et un chat dorment au soleil ; ils se réveillent et viennent à nous, comme pour nous faire les honneurs de l'îlot. Le chat nous suit sur le rivage, autour de la maison, mais quand il juge la politesse suffisante, il retourne à son rêve. Le chien, au contraire, prend les devants, nous mène dans toute l'île, nous fait voir le creux de roche où suinte un peu d'eau suffisant pour la petite colonie. Un moment, il aboie avec colère et, tirant Jacques par son manteau, cherche à le ramener en arrière, c'est que nous nous sommes fourvoyés dans des ronces d'où aucun sentier ne permet de sortir. Enfin, fier de son rôle, il nous accompagne à notre barque et salue notre départ d'un aboiement joyeux.

Maintenant, nous allons d'îlots en îlots, profitant des derniers courants laissés encore par la mer descendante. La plupart de ces rochers sont des pelouses où ne vit même pas un mouton ; au printemps, l'herbe en est fauchée et fanée pour

être transportée dans la Grande-Ile. Beaucoup ont à peine quelques mètres de superficie ; ils sont couverts par les lignes noires des cormorans qui, graves et immobiles, nous regardent passer. Sur plusieurs îles des ruines informes se dressent près de carrières abandonnées ou de petits plateaux jadis utilisés pour l'incinération des plantes marines. Ces débris semblent très vieux, cependant il y a quinze ans encore c'étaient des maisons habitées, il y avait des toits et la fumée des foyers montait partout, pendant que les feux de varechs, répandant de noires nuées, donnaient au paysage l'aspect infernal qu'ont encore les archipels des Glénans et d'Ouessant (1).

Les noms de plusieurs îles, pour les pêcheurs, ne sont pas ceux des cartes. Aucun d'entre eux ne connaît l'île d'Ancre sous ce nom, c'est l'île d'Anneret ; ils ne disent pas Ile-Longue, mais Longue-Ile ; l'Ile-Plate des cartes est la Plate-Ile.

On débarque rarement sur ces rochers, dont quelques-uns sont cependant assez verts, où les pêcheurs auraient certainement créé de petites colonies si les redevances à payer au propriétaire

(1) Voir la 4e serie du *Voyage en France*.

de l'archipel n'étaient aussi élevées. Seuls les oiseaux de mer animent ces solitudes profondes.

La barque nous a conduits par delà les Corniquets et la Roche des Guernesiais jusqu'à la Plate-Ile, d'où nous faisons le tour du Grand-Romont et du Colombier. Nous rejoignons le Sound : l'*Éclaireur* est encore amarré ; nous n'irons décidément pas aux Minquiers.

Faut-il le regretter ? Les gardiens du phare m'assurent que ces îles sont sans intérêt ; ils n'y sont jamais allés du reste. Du haut de leur lanterne, ils découvrent ces minces îlots comme une colline à peine perceptible surgissant d'une mer presque toujours agitée. A cause de cet isolement, de cette sauvagerie même, je voudrais être là-bas. Ces rochers perdus, où l'on retrouve ces curieux oiseaux des Sept-Iles appelés calculots (?), ne sont-ils pas d'ailleurs l'objet de discussions entre la France et l'Angleterre ? En dépit de leur situation, nos insatiables voisins ne prétendent-ils pas que les Minquiers sont anglaises parce qu'elles sont proches de Jersey et habitées par des pêcheurs jersiais qui font un exode estival semblable à celui des Bainvillais aux Chausey ? D'ailleurs les Anglais n'ont-ils pas aussi revendiqué jadis les Chausey !



LES MINQUIERS
Pipette
Rond Bassin
Vascelin
Les Demies
Grune Gauvin
Le Figuier
Le Nuisible
Banc du Turbot
Jetée des Fontaines
Les Maisons
Pointue de Sablon
Grunes de Norman
Maîtresse Île
R. Blanche
Rocher du Sud
Rocher du Sud Bas
Les Cheminées
Grune du Brat
Le Faucheur

Les jurisconsultes ont toujours assuré que les Minquiers sont terre française; la France, d'ailleurs, entretient les bouées lumineuses et flottantes, celle que nous venions placer en est une preuve. Il est vrai que le petit débarcadère de la Maîtresse-Ile est entretenu par les Jersiais, ceux-ci ont accaparé la police sur les pêcheurs installés aux Minquiers. Le meilleur moyen d'empêcher les contestations soulevées par les Anglais serait de construire un phare sur la Maîtresse-Ile, il rendrait de grands services en éclairant les abords du plateau sous-marin des Minquiers, en partie émergé aux grandes marées. Les gardiens du phare seraient la marque vivante de notre souveraineté sur les restes de cette énorme fraction du continent emportée par la mer, il y a sept cents ans, et dont les Minquiers, les Chausey et le mont Saint-Michel sont les témoins.

La sirène de l'*Éclaireur* se fait entendre, on nous appelle pour le départ; encore un coup d'œil sur ce paysage extraordinaire d'îlots rocheux semés en désordre dans la mer, sur la lointaine Maîtresse-Ile des Minquiers et nous rejoignons le bord. Dans moins de deux heures nous serons à Granville.

INDEX ALPHABÉTIQUE

DES NOMS DE LIEUX ET DES PRINCIPALES CULTURES ET INDUSTRIES

Pour faciliter les recherches, les noms des départements sont désignés par des lettres majuscules, les chapitres concernant un département sont indiqués par des chiffres romains.

Les noms de provinces, petits pays de l'ancienne France, régions naturelles et colonies, sont en caractères gras.

Les chiffres gras indiquent les parties du volume plus spécialement consacrées à la description des sites ou des centres d'habitation.

Les industries, les cultures, les passages consacrés à des personnages célèbres sont désignés par des lettres italiques.

Toutes les autres indications, noms de lieux, de montagnes, de pays étrangers, sont en caractères ordinaires.

Les *stations balnéaires,* si nombreuses ici, sont précédées d'un astérisque.

M

S

T

U

V

[1] Cette table spéciale ne comprend que les îles décrites dans le volume ; celles qui sont simplement citées, comme Houat, les Glénans, Yeu, etc., sont dans la table générale, comme d'ailleurs celles dont les noms reviennent dans cette liste.

Pour faciliter les recherches dans ce petit dictionnaire insulaire de nos côtes de la Manche, nous avons groupé les îles par archipel. Cette classification, croyons-nous, n'existe nulle part ailleurs.

TABLE DES CARTES

TABLE DES MATIÈRES

I — L'Aber-Benoît et l'Aber-Vrac'h

II — La grève de Goulven

III — Saint-Pol-de-Léon et l'ile de Siec

IV — Roscoff et l'île de Batz

V — Morlaix et son archipel

VI — Primel et Saint-Jean-du-Doigt

VII — Locquirec, la Lieue de Grève et le Guer

VIII — Lannion et les Sept-Iles

IX — L'ile Grande (Énès-Meur) et son archipel

X — Archipel de Saint-Gildas

XI — Les iles d'Er

XII — Tréguier, Paimpol

XIII. — L'île de Bréhat.

XIV — Le Trieux et le Gouët

XV — Entre Saint-Brieuc et Paimpol

XVI — Les côtes de Penthièvre

XVII — Saint-Jacut, l'île des Ehbiens et Saint-Cast

XVIII — La baie de la Frenaye et le cap Fréhel

XIX — La Côte d'Émeraude et la Rance

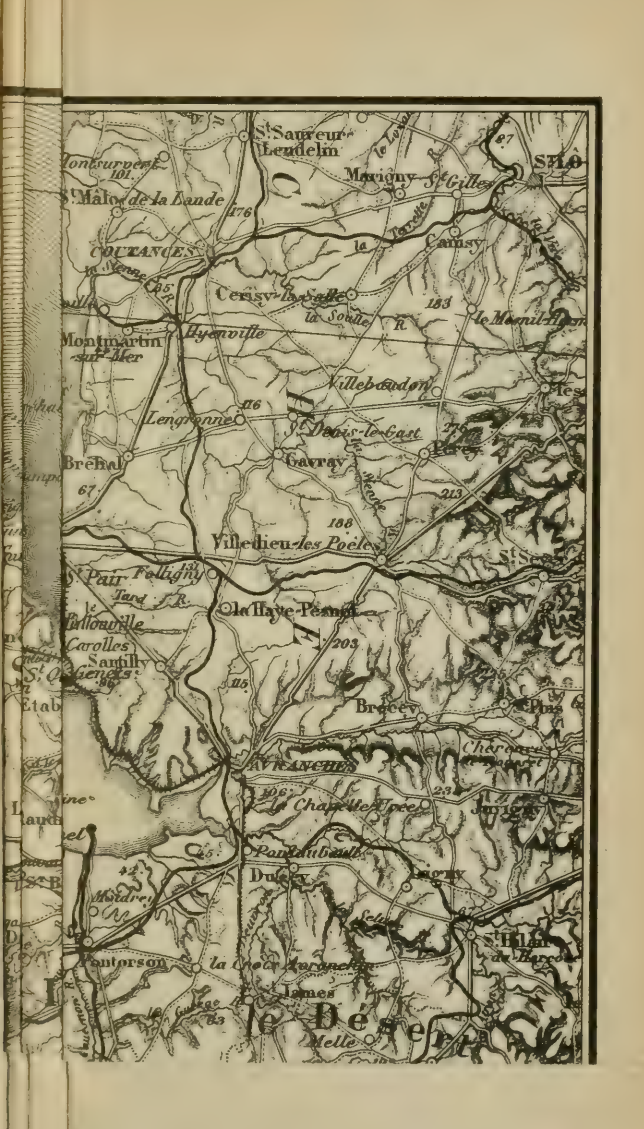
XX — Saint-Malo et le Clos Poulet

XXI — Le marais de Dol

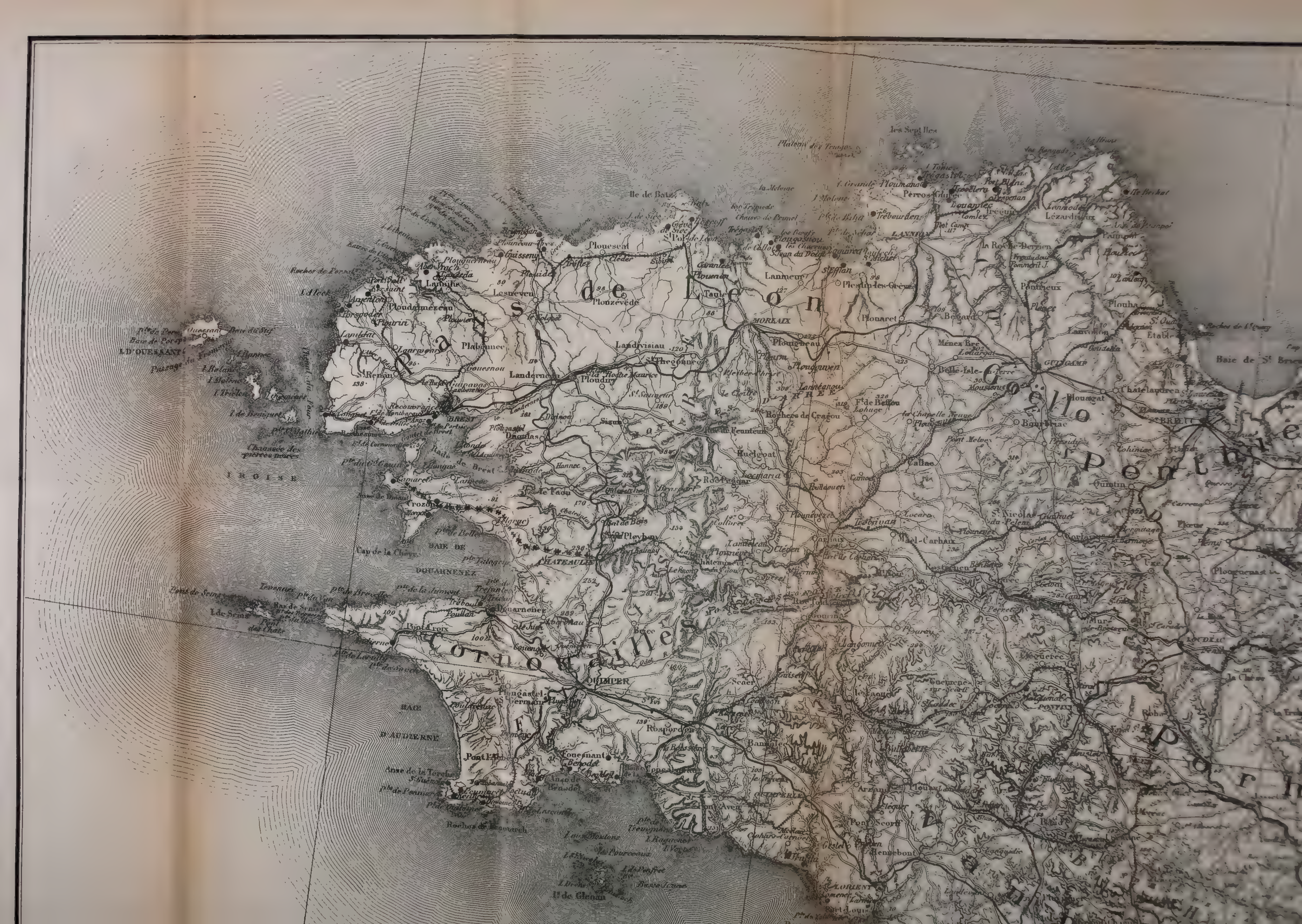
XXII — La baie du Mont-Saint-Michel

XXIII — Granville, les Chausey et les Minquiers

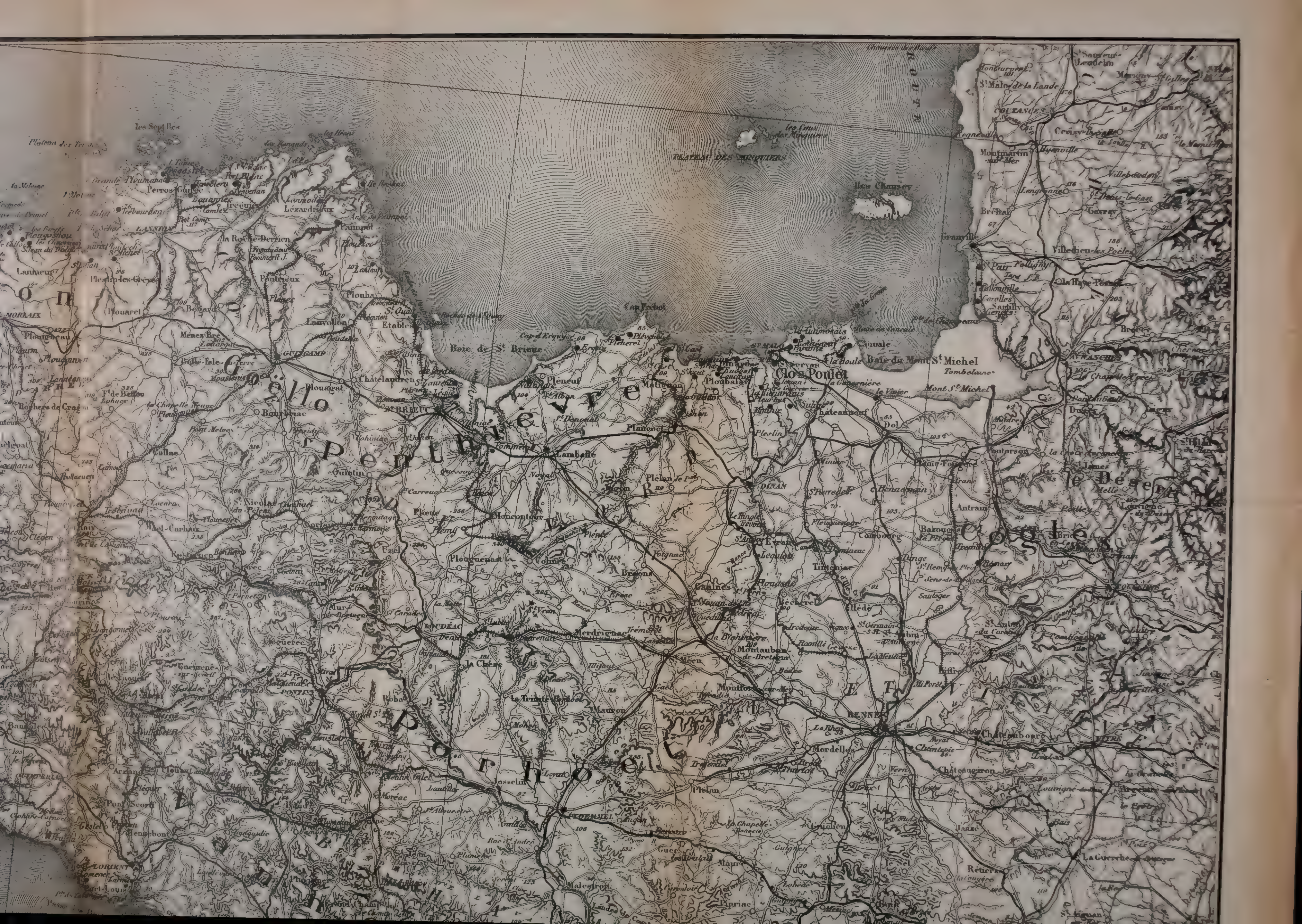
Nancy, impr. Berger-Levrault et Cie



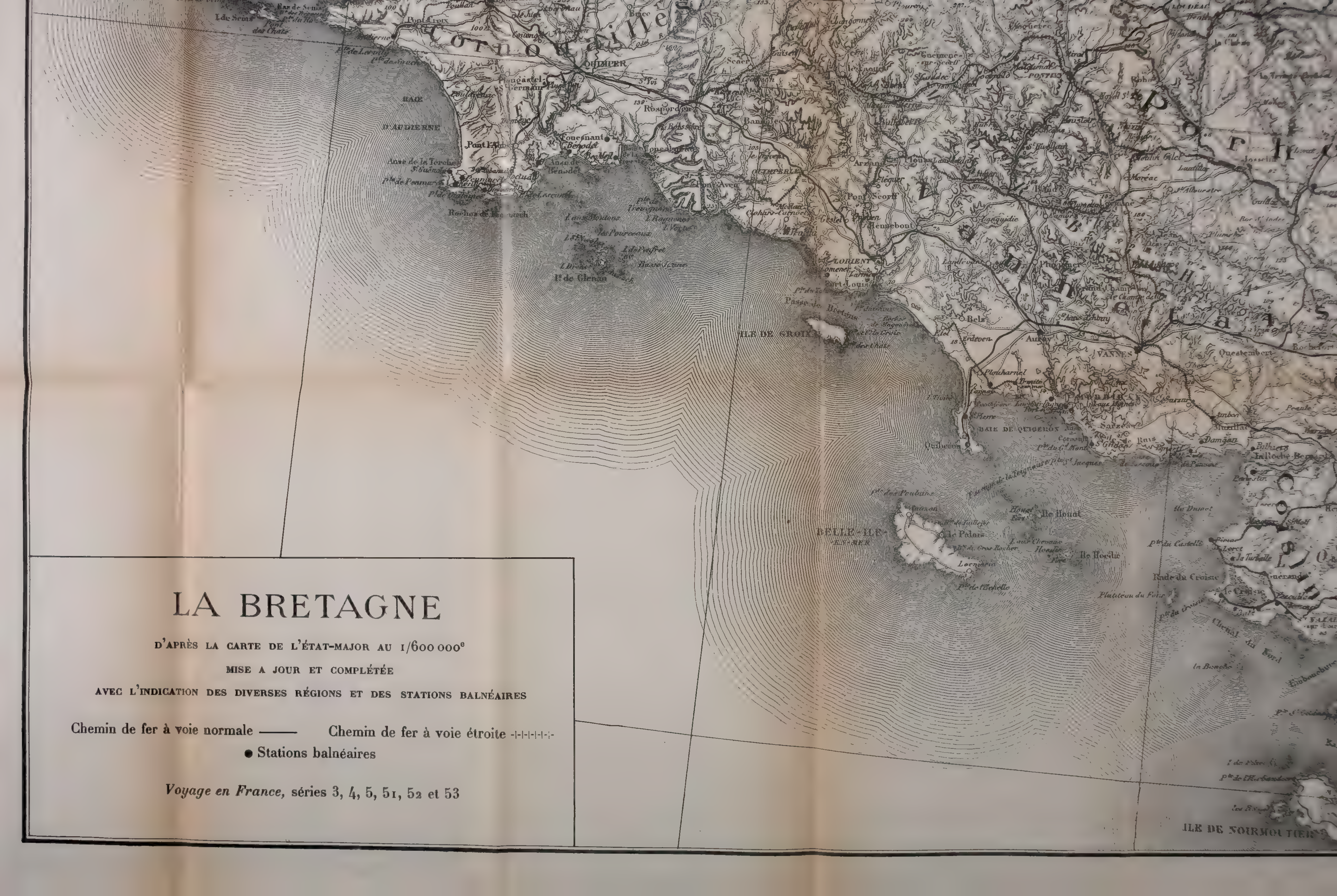
St Sauveur Lendelin
Marigny
St Gilles
St Lô
St Malo de la Lande
COUTANCES
Cerisy-la-Salle
la Soulle R.
Hyenville
Montmartin sur Mer
Villebaudon
Lengronne
St Denis-le-Gast
Gavray
Bréhal
Villedieu-les Poëles
St Pair
Folligny
Carolles
Sartilly
AVRANCHES
Pontorson
le Désert

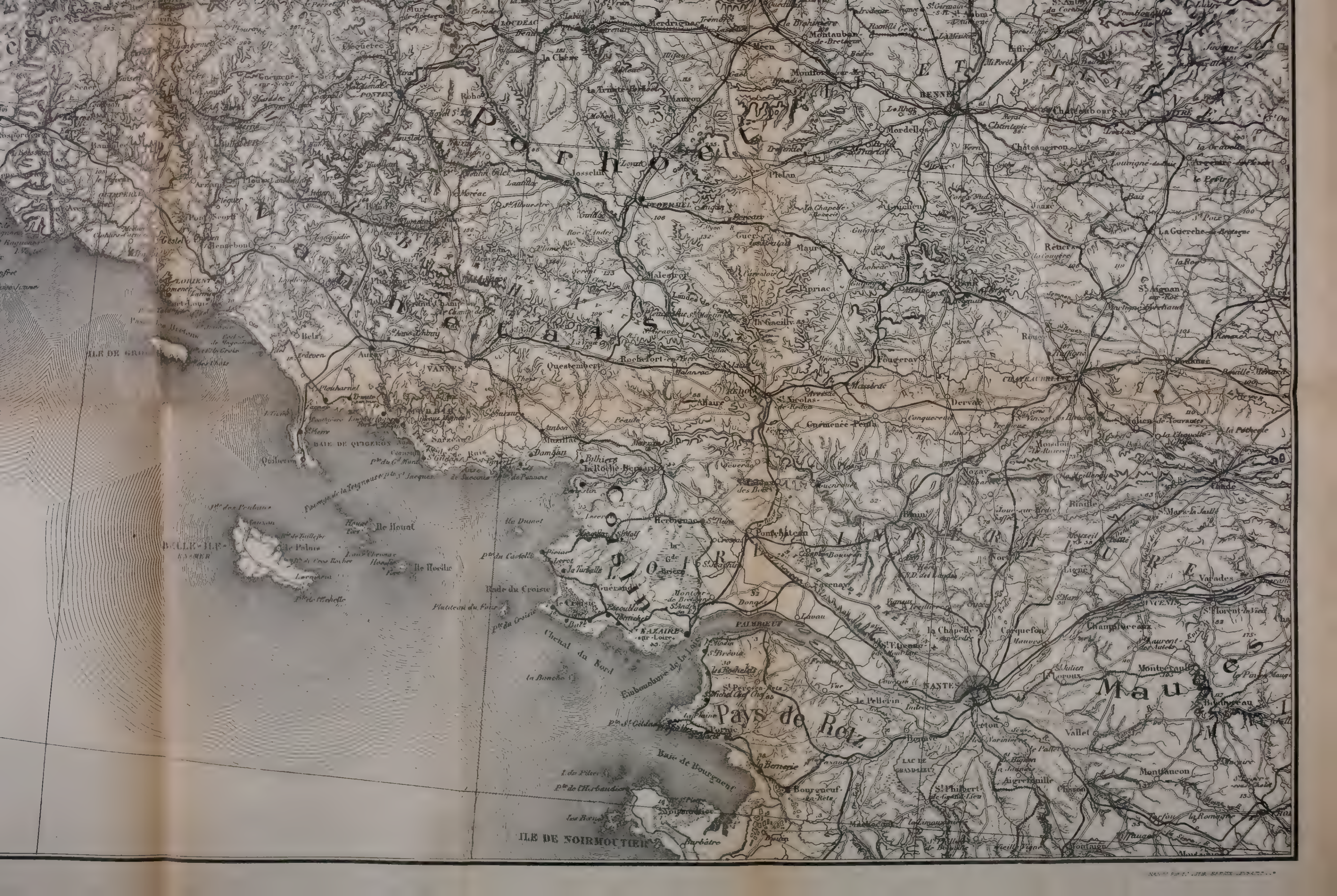


Pays de Léon
Goello
Penthièvre
Cornouailles
les Sept Iles
Ile de Batz
Roscoff
S.t Pol de Léon
Perros Guirec
Tréguier
Trebeurden
LANNION
Plestin-les-Grèves
Lanmeur
MORLAIX
Plouaret
Belle-Isle-en-Terre
GUINGAMP
Chatelaudren
Paimpol
Lézardrieux
La Roche-Derrien
Pontrieux
Plouha
Baie de S.t Brieuc
Lesneven
Plouzévédé
Landivisiau
Landerneau
Ploudalmezeau
Plabennec
Porspoder
Lanildut
S.t Renan
BREST
Daoulas
Sizun
Huelgoat
Le Faou
Crozon
Camaret
Rade de Brest
Ouessant
I.d'Ouessant
Passage du Fromveur
Chaussée des pierres noires
IROISE
Cap de la Chèvre
BAIE DE DOUARNENEZ
Douarnenez
Pont-Croix
I.de Sein
Raz de Sein
Audierne
Pont l'Abbé
BAIE D'AUDIERNE
QUIMPER
Fouesnant
Bénodet
Concarneau
Rosporden
Scaer
QUIMPERLÉ
I.de Glenan
CHATEAULIN
Pleyben
Carhaix
Callac
Bourbriac
Quintin
Corlay
Rostrenen
Gourin
Maël-Carhaix
Gouarec
Mur
Loudéac
Plouguenast
PONTIVY
Pont Scorff
Hennebont
LORIENT

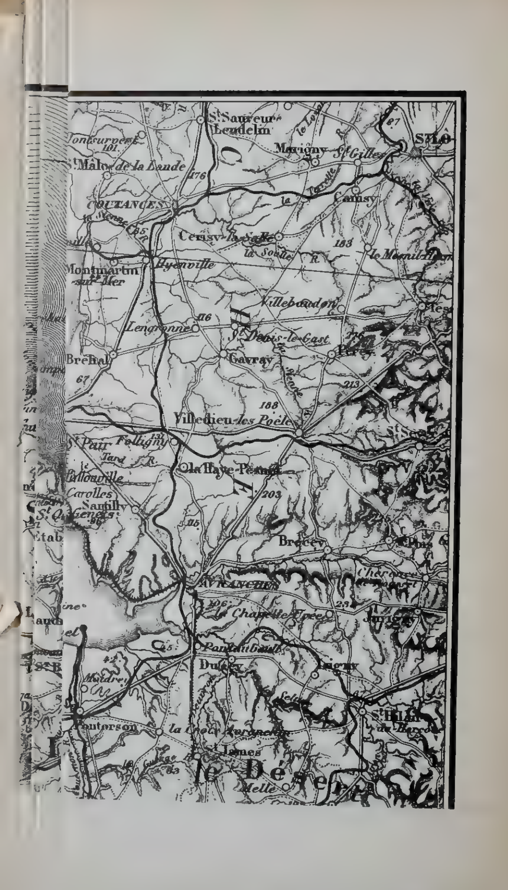


les Sept Iles
PLATEAU DES MINQUIERS
Iles Chausey
Baie de St. Brieuc
Cap Fréhel
Baie du Mont St. Michel
Mont St. Michel
Clos Poulet
Granville
Goëllo
Penthièvre
Porhoët
Coglès
Guingamp
Paimpol
Lannion
Perros-Guirec
Lamballe
Quintin
Moncontour
Plancoët
Matignon
Châteauneuf
Dol
Dinan
Combourg
Antrain
Pontorson
Avranches
Villedieu-les-Poêles
Rennes
Montfort-sur-Meu
Montauban-de-Bretagne
Mordelles
Châteaugiron
Vitré
Broons
Loudéac
Ploërmel
Mauron
Josselin
Pontivy
Hennebont
Lorient
Malestroit
Pipriac
La Guerche


LA BRETAGNE
D'APRÈS LA CARTE DE L'ÉTAT-MAJOR AU 1/600 000e
MISE A JOUR ET COMPLÉTÉE
AVEC L'INDICATION DES DIVERSES RÉGIONS ET DES STATIONS BALNÉAIRES
Chemin de fer à voie normale
Chemin de fer à voie étroite
Stations balnéaires
Voyage en France, séries 3, 4, 5, 51, 52 et 53
Cornouailles
QUIMPER
BAIE D'AUDIERNE
Pont Croix
Rosporden
Fouesnant
Bénodet
Anse de la Torche
Rochers de Penmarch
I. de Glenan
QUIMPERLÉ
Pont Aven
Arzano
LORIENT
Port Louis
Hennebont
Pont Scorff
ILE DE GROIX
Erdeven
Plouharnel
Auray
VANNES
BAIE DE QUIBERON
Sarzeau
Questembert
Muzillac
Damgan
BELLE-ILE-EN-MER
Le Palais
Ile Houat
Ile Hoedic
Rade du Croisic
Plateau du Four
ILE DE NOIRMOUTIER



Porhoet
Pays de Retz
Mauges
RENNES
Mordelles
Châteaugiron
La Guerche de Bretagne
Montauban de Bretagne
Plélan
Mauron
Josselin
PLOERMEL
Malestroit
Guer
Maure
Pipriac
Bain
Rochefort-en-Terre
Questembert
VANNES
Auray
Hennebont
LORIENT
Quiberon
BAIE DE QUIBERON
Sarzeau
Muzillac
La Roche-Bernard
REDON
Derval
Fougeray
Nozay
CHATEAUBRIANT
Blain
Nort
Pontchâteau
Herbignac
Guérande
Le Croisic
Savenay
PAIMBOEUF
Le Pellerin
NANTES
Vertou
Carquefou
Ligné
ANCENIS
Varades
Champtoceaux
Vallet
Montfaucon
Machecoul
Bourgneuf en Retz
LAC DE GRAND LIEU
Baie de Bourgneuf
Chenal du Nord
Embouchure de la Loire
Rade du Croisic
Plateau du Four
BELLE-ILE-EN-MER
Le Palais
Ile Houat
Ile Hoedic
ILE DE GROIX
ILE DE NOIRMOUTIER



St. Sauveur Lendelin
Marigny
St. Gilles
St. Lô
St. Malo de la Lande
COUTANCES
Cerisy-la-Salle
Canisy
Hyenville
Montmartin sur Mer
Villebaudon
Lengronne
St. Denis-le-Gast
Bréhal
Gavray
Percy
Villedieu-les Poëles
St. Pair
Folligny
la Haye-Pesnel
Carolles
Sartilly
Brecey
AVRANCHES
la Chapelle Urée
Pontaubault
Ducey
Moidrey
Pontorson
St. James
Juvigny

CHEMINS DE FER D'ORLÉANS

PRINCIPALES FACILITÉS OFFERTES PAR LA COMPAGNIE D'ORLÉANS POUR VISITER LA COTE SUD DE BRETAGNE OU Y SÉJOURNER

I. — Combinaisons permettant spécialement de se rendre dans une localité pour y faire un certain séjour.

A) POUR LES PERSONNES VOYAGEANT ISOLÉMENT.

Billets d'aller et retour individuels de toutes classes à prix très réduits. — *Validité :* 33 jours, avec faculté de prolongation. — **Délivrance du jeudi qui précède la fête des Rameaux au 31 octobre,** à toutes les gares du réseau, pour les stations balnéaires des Côtes Sud de Bretagne.

B) POUR LES FAMILLES DE TROIS PERSONNES AU MOINS.

Billets d'aller et retour collectifs de famille pour les saisons de printemps et d'été. — Ces billets, de toutes classes, sont délivrés aux familles d'au moins trois personnes, à toute gare et pour toute gare du réseau d'Orléans, du jeudi qui précède la fête des Rameaux au 25 juin pour les **Billets de Printemps,** et du 25 juin au 1er octobre pour les **Billets d'Été.**

Minimum de parcours exigé : 60 kilomètres pour les stations balnéaires et thermales, 125 kilomètres pour toutes autres stations.

Réduction : Pour les trois premières personnes, prix des billets d'aller et retour ordinaires ; pour la quatrième personne, réduction de 50 °/₀ sur le prix des billets simples ; pour la cinquième et les suivantes, réduction de 75 °/₀ sur le prix des mêmes billets.

Validité : Pour les billets de Printemps, 33 jours, avec faculté de prolongation moyennant supplément. Pour les billets d'Été, jusqu'au 5 novembre sans supplément, quelle que soit l'époque de la délivrance.

Faculté d'arrêt à tous les points du parcours.

Faculté pour le chef de famille de revenir seul à son point de départ et faculté pour une ou plusieurs personnes de la famille d'obtenir une carte d'identité permettant au titulaire de voyager isolément à prix réduit de 50 °/₀ entre le point de départ et le lieu de destination mentionnés sur le billet.

En outre, avec les billets d'été, voyage collectif **obligatoire** pour trois personnes seulement de la famille.

II. — Combinaisons permettant de visiter successivement les principales localités de la Bretagne suivant un itinéraire fixé à l'avance.

1° Billets d'excursion aux Plages de Bretagne.

Délivrés du **1er mai au 31 octobre,** et permettant de visiter **Le Croisic, Guérande, Saint-Nazaire, Savenay, Questembert, Ploërmel, Vannes, Auray, Pontivy, Quiberon, Le Palais (Belle-Ile-en-Mer), Lorient, Quimperlé, Rosporden, Concarneau, Quimper, Douarnenez, Pont-l'Abbé** et **Châteaulin.**

Prix des billets : 1re classe, **45** fr. ; 2e classe, **36** fr., aller et retour compris.

Validité : 30 jours, avec faculté de prolongation. — Arrêts facultatifs aux gares intermédiaires.

Il est délivré des billets complémentaires du Voyage d'excursion aux Plages de Bretagne,

réduits de 40 °/₀, en 1re et 2e classe, sous condition d'un parcours minimum de 50 kilomètres par billet. (Prix des billets d'aller et retour au départ de Paris pour Savenay : 1re classe, **55** fr. **50** ; 2e classe, **37** fr. **40**.)

2° Billets de voyage circulaire en Bretagne.

Ces billets, *délivrés toute l'année et valables 30 jours*, avec faculté de prolongation moyennant supplément, comportent l'itinéraire suivant :

Rennes, Saint-Malo, Dinard, Saint-Brieuc, Guingamp, Lannion, Morlaix, Roscoff, Brest, Quimper, Douarnenez, Pont-l'Abbé, Concarneau, Lorient, Quiberon, Vannes, Savenay, Le Croisic, Guérande, Saint-Nazaire, Pont-Château, Redon, Rennes.

Prix : **65** fr. en 1re classe, **50** fr. en 2e classe. Billets spéciaux complémentaires à prix réduits délivrés à toute station des réseaux d'Orléans et de l'Ouest.

III. — Combinaisons permettant de circuler à volonté sur les lignes de la Côte Sud de Bretagne.

Ces combinaisons ont été créées pour répondre au désir des touristes qui se proposent *soit de faire un voyage d'excursions sans programme arrêté d'avance, soit de s'installer dans une localité pour rayonner librement à leur guise dans toute la région* et en revenant sur leurs pas autant de fois qu'ils le désirent.

Ces combinaisons donnent droit : *1° à la libre circulation sur certaines lignes de la région de Bretagne déterminées au tarif ; 2° à un voyage aller de toutes les gares du réseau d'Orléans et du réseau de l'Ouest (pour la deuxième combinaison ci-dessous) à certains points situés sur les lignes précitées et, inversement, à un voyage retour de l'un des points ci-dessus à la gare de départ.*

1° Cartes d'excursions sur les Plages de la Côte Sud de Bretagne

Délivrance du **jeudi qui précède la fête des Rameaux au 31 octobre.**
Validité : 33 jours (prolongation moyennant supplément).

Prix des billets individuels :	1re classe.	2e classe.
1° Pour toute gare du réseau située à 500 kilomètres au plus de Savenay	**100** fr.	**75** fr.
2° Pour toute gare du réseau située à plus de 500 kilomètres de Savenay : les prix ci-dessus augmentés, par chaque kilomètre de distance en plus de 500 kilomètres, de	0 f. 1344	0 f. 09072
Réduction de **10** à **50** °/₀ pour les cartes de famille.		

2° Cartes d'excursions sur les Plages des Côtes Nord et Sud de Bretagne.

Ces cartes sont délivrées du **jeudi qui précède la fête des Rameaux au 31 octobre** : 1° au départ de toute gare du réseau d'Orléans sur la Côte Nord de Bretagne ou au départ de toute gare du réseau de l'Ouest sur la côte Sud de Bretagne ; 2° au départ de toute gare des réseaux d'Orléans et de l'Ouest sur les Côtes Nord et Sud de Bretagne ; 3° au départ de toute gare des réseaux d'Orléans et de l'Ouest sur les Côtes Nord et Sud de Bretagne, ainsi que sur toutes les lignes intérieures situées à l'Ouest de la ligne de Saint-Malo à Redon (celle-ci comprise).

Durée de trajet de Paris aux points ci-après :

	Vannes.	Quiberon.	Lorient.	Quimper.	Landerneau.
1re classe. . . .	8 heures.	9 h. 15	9 heures.	10 h. 15	12 h. 15
1re, 2e, 3e classe.	10 heures.	11 h. 15	11 heures.	12 h. 30	14 h. 15
Rapide périodique d'été (1er avril-14 octobre).					
1re, 2e, 3e classe.	8 h. 45	9 h. 45	9 h. 30	10 h. 45	13 h. 45

Plusieurs services de bateaux ou de canots automobiles fonctionnent pendant la belle saison entre divers ports de la région.

NOTA. — Pour plus amples renseignements, consulter le *Livret-Guide officiel* de la Compagnie d'Orléans, en vente au prix de **30** centimes dans ses principales gares et stations ainsi que dans ses bureaux de ville, et adressé franco contre l'envoi de **50** centimes à l'Administration centrale, 1, place Valhubert, à Paris, bureau du trafic (voyageurs-publicité).

Pour tous renseignements concernant les hôtels, voitures, excursions dans la région du Morbihan, s'adresser au Syndicat d'initiative du Morbihan, à Vannes.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

Lignes du Sud-Ouest

BILLETS DE BAINS DE MER

Délivrés du Jeudi précédant la fête des Rameaux au 31 octobre

Pour **Royan, La Tremblade** (Ronce-les-Bains), **Le Chapus, Le Château-Quai** (île d'Oléron), **Marennes, Fouras, Châtelaillon, Angoulins-sur-Mer, La Rochelle-Pallice** (île de Ré), **La Rochelle-Ville, L'Aiguillon-Port** (*via* Luçon ou *via* Chantonnay), **La Tranche** (*via* Luçon ou *via* Chantonnay), **Les Sables-d'Olonne, Saint-Hilaire-de-Riez** (Sion), **Saint-Gilles-Croix-de-Vie** (Sion), **Challans** (île de Noirmoutier, île d'Yeu, Saint-Jean-de-Monts), **Bourgneuf-en-Retz, Les Moutiers, La Bernerie, Pornic** (île de Noirmoutier), **Saint-Père-en-Retz** (Saint-Brévin-l'Océan) et **Paimbœuf** (Saint-Brévin-l'Océan).

A) Billets de toutes classes, valables 33 jours, avec faculté de prolongation de deux fois 30 jours moyennant un supplément de 10 °/₀ pour chaque prolongation.

B) Billets de toutes classes, valables pendant 5 jours, du vendredi de chaque semaine au mardi suivant ou de l'avant-veille au surlendemain d'un jour férié. — Leurs prix sont ceux des billets simples augmentés d'un dixième, avec minimum de perception, par place, de **12** fr. en 1re classe, **9** fr. en 2e classe et **5** fr. en 3e classe.

C) Billets de 2e et de 3e classe, délivrés par toutes les gares du réseau de l'État situées au sud de la Loire, valables un jour seulement : le dimanche ou un jour férié. — Leurs prix sont les deux tiers de ceux des billets de bains de mer de 33 jours, avec minimum de perception, par place, de **4** fr. en 2e classe et de **2** fr. **50** en 3e classe.

(*Voir le tarif spécial G. V. n° 6*)

VOYAGE CIRCULAIRE AU LITTORAL DE L'OCÉAN

Entre Bordeaux et Nantes

Billets individuels et de famille délivrés du Jeudi précédant la fête des Rameaux au 31 octobre. Valables 33 jours (non compris le jour de la délivrance) avec faculté de prolongation de 3 fois 20 jours moyennant un supplément de 10 °/₀ pour chaque prolongation.

1° Billets individuels. — Prix : 1re classe, **60** fr. ; — 2e classe, **45** fr. ; — 3e classe, **30** fr.

2° Billets de famille : Prix ci-dessus réduits de **10** °/₀ pour une famille de 3 personnes jusqu'à **25** °/₀ pour un nombre de 6 personnes ou plus.

Billets spéciaux de parcours complémentaires pour rejoindre ou quitter l'itinéraire du voyage d'excursion.

(*Voir le tarif spécial G. V. n° 5*)

CARTES D'EXCURSION VALABLES 15 JOURS

Pendant la période du Jeudi précédant la fête des Rameaux jusqu'au 31 octobre il est délivré, par toutes les gares du réseau de l'État (*ancien*), des cartes d'excursion valables pendant 15 jours et comportant la libre circulation, savoir :

Cartes A. — Sur l'ensemble du réseau de l'État (*ancien*).

Cartes B. — Sur toutes les lignes du réseau de l'État situées au sud de la Loire (y compris les gares de Nantes, La Possonnière, Angers, Saumur et Port-Boulet).

Ces cartes sont délivrées aux prix ci-après :

Cartes A (valables sur l'ensemble du réseau) : 1re classe, **135** fr. ; 2e classe, **100** fr. 3e classe, **75** fr.

Cartes B (valables sur le réseau sud seulement) : 1re classe, **100** fr. ; 2e classe, **75** fr. 3e classe, **50** fr.

Les demandes de cartes d'excursion pourront être adressées aux chefs de toutes les gares ou stations du réseau de l'État (*ancien*), ou au chef du Contrôle de ce réseau (rue Saint-Lazare, 45, à Paris).

Les cartes doivent être demandées 3 jours au moins à l'avance. Ce délai est réduit à 2 heures dans les gares de Paris-Montparnasse, Chartres, Orléans, Blois, Saumur (État), Tours, Angers-Saint-Laud, Nantes (État et Orléans), La Rochelle-Ville, Rochefort, Thouars, Niort, Saintes, Poitiers, Angoulême, Bordeaux (État, Saint-Jean, Bureau Central), Les Sables d'Olonne, Pornic, Royan, Fouras, Châtelaillon.

(*Voir le tarif spécial G. V. n° 5*).

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

Lignes du Sud-Ouest

EXCURSION aux ILES DE RÉ, D'AIX et D'OLÉRON

Billets délivrés du Jeudi précédant la fête des Rameaux au 31 octobre. Valables 15 jours avec faculté de prolongation de deux fois 15 jours moyennant le paiement d'un supplément de 10 °/₀ pour chaque prolongation.

ITINÉRAIRE : **Royan, Pons, Saintes (Niort** *ou* **Rochefort, Fouras, Châtelaillon), La Rochelle-Ville** *ou* **La Rochelle-Pallice, Ile de Ré** (Sablanceaux, Saint-Martin, Le Phare-des-Baleines), **La Rochelle-Pallice** *ou* **La Rochelle-Ville, Ile d'Aix, Ile d'Oléron** (Boyardville, Saint-Denis, Sauzelle, Le Château, Saint-Trojan), **Le Chapus, Marennes, Saujon, La Grève** *et* **Royan.**

Prix des billets : 1re classe, **25** fr. ; 2e classe, **20** fr. ; 3e classe, **15** fr.

Faculté d'arrêt aux gares intermédiaires.

Billets spéciaux de parcours complémentaires pour rejoindre ou quitter l'itinéraire du voyage d'excursion ci-dessus.

Les prix de ces billets comportent une réduction de 40 °/₀ sur les prix des billets simples.

Les enfants de trois à sept ans paient moitié des prix ci-dessus.

Les billets doivent être demandés trois jours au moins à l'avance. Ce délai est réduit à deux heures à Bordeaux (État, Saint-Jean et Bureau central), Châtelaillon, Fouras, La Rochelle-Ville, Niort, Paris-Montparnasse, Rochefort, Royan, Saintes.

Pour les autres conditions, voir le Tarif commun G. V. n° 105.

EXCURSION aux ILES DE NOIRMOUTIER et D'YEU

Billets délivrés du 1er juillet au 30 septembre, pour l'un ou l'autre des itinéraires ci-après :

Valables 15 jours avec faculté de prolongation de deux fois 15 jours moyennant un supplément de 10 °/₀ pour chaque prolongation.

Itinéraire A : Nantes, Pornic, Noirmoutier (Le Bois de la Chaise), **La Fosse, Fromentine (Ile d'Yeu), Challans, Nantes** (via Sainte-Pazanne).

Prix des billets : 1re classe, **12** fr. ; 2e classe, **10** fr. ; 3e classe, **7** fr. **50**.

Les billets de l'itinéraire A doivent être demandés trois jours au moins à l'avance. Ce délai est réduit à deux heures à Nantes (État) et à Pornic.

Itinéraire B : Nantes, Pornic, Noirmoutier (Le Bois de la Chaise), **La Fosse, Fromentine (Ile d'Yeu), Challans, Commequiers, Saint-Gilles-Croix-de-Vie, Commequiers, La Roche-sur-Yon, Les Sables-d'Olonne, La Roche-sur-Yon, Clisson, Nantes.**

Prix des billets : 1re classe, **20** fr. ; 2e classe, **16** fr. ; 3e classe, **12** fr.

Faculté d'arrêt aux gares intermédiaires.

Billets spéciaux de parcours complémentaires pour rejoindre ou quitter l'itinéraire du voyage d'excursion ci-dessus.

Les prix de ces billets comportent une réduction de 40 °/₀ sur les prix des billets simples.

Les enfants de trois à sept ans paient moitié des prix ci-dessus.

Billets complémentaires pour la visite de l'Ile d'Yeu.

Ces billets sont délivrés à Fromentine, sur la présentation du billet d'excursion pour l'Ile de Noirmoutier, aux prix réduits ci-après : 1re classe, **3** fr. **50** ; 2e classe, **2** fr. **50**.

La durée de validité de ces billets expire en même temps que celle des billets d'excursion à l'Ile de Noirmoutier.

Les billets de l'itinéraire B doivent être demandés trois jours au moins à l'avance. Ce délai est réduit à deux heures à Nantes (État), Pornic, La Roche-sur-Yon et Les Sables-d'Olonne. *Pour les autres conditions, voir le Tarif commun G. V. n° 105.*

CARTES D'EXCURSION en VENDÉE

Délivrées du Jeudi précédant la fête des Rameaux au 31 octobre, valables 15 jours, comportant la libre circulation sur les lignes ci-après :

Réseau de l'État. — De **La Roche-sur-Yon** à **Fontenay-le-Comte** (par Velluire et par Vouvant-Cezais), aux **Sables-d'Olonne**, à **Saint-Gilles-Croix-de-Vie**, à **Machecoul** (par Challans) et à **Torfou-Tiffauges** (par Clisson).

Tramways de la Vendée. — De **La Roche-sur-Yon** aux **Herbiers**, à **Montaigu-Vendée** et à **Legé**, de **Chantonnay** à **L'Aiguillon-Port** et des **Sables-d'Olonne** à **Champ-Saint-Père**.

Prix : 1re classe, **34** fr. ; 2e classe, **28** fr. ; 3e classe, **18** fr.

Les demandes de cartes d'excursion pourront être adressées aux chefs de toutes les gares, stations ou haltes des lignes sur lesquelles ces cartes sont valables, ou au Chef des services des Tramways de la Vendée, à La Roche-sur-Yon.

Les cartes d'excursion de toutes classes sont valables dans tous les trains, quel que soit le parcours à effectuer.

Les cartes d'excursion doivent être restituées dans les quarante-huit heures de l'expiration de leur validité. Passé ce délai, la somme de 5 francs versée en garantie restera acquise aux transporteurs.

Les cartes doivent être demandées trois jours au moins avant le jour du départ. Ce délai est réduit à deux heures à Fontenay-le-Comte, La Roche-sur-Yon et aux Sables-d'Olonne.

Pour les autres conditions, voir le Tarif commun G. V. n° 105.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

Lignes de Normandie et de Bretagne

BILLETS DE BAINS DE MER

Toutes les gares des chemins de fer de l'État (*ancien réseau de l'Ouest*) délivrent, du jeudi précédant la fête des Rameaux au 31 octobre, des billets d'aller et retour individuels de « **Bains de mer** » pour les stations balnéaires de la Bretagne desservies par l'ancien réseau de l'Ouest et distantes de plus de **30** kilomètres de la gare de départ.

Ci-après l'indication de la durée de validité de ces billets et des réductions qu'ils comportent sur les prix du tarif général.

1° Jusqu'à **200** kilomètres (1re et 2e classe)

I. — De 31 à 125 kilomètres. — Durée 3 jours. — Dimanches et fêtes non compris. — Réduction 30 °/o.

II. — De 126 à 200 kilomètres. — Durée 4 jours. — Dimanches et fêtes non compris. — Réduction 30 °/o.

III. — De 126 à 200 kilomètres. — Durée 10 jours. — Jour de la délivrance non compris. — Réduction 20 °/o, avec minimum de perception de **28** francs en 1re classe et de **18** fr. **90** en 2e classe (aller et retour).

2° Au delà de **200** kilomètres (1re et 2e classe)

I. — Durée 4 jours. — Dimanches et fêtes non compris. — Réduction 35 °/o.

II. — Durée 10 jours. — Jour de la délivrance non compris. — Réduction 30 °/o avec minimum de perception de **35** fr. **85** en 1re classe et de **24** fr. **15** en 2e classe (aller et retour).

3° Au delà de **250** kilomètres (1re, 2e et 3e classe)

Durée 33 jours, jour du départ compris, et avec faculté de prolongation d'une ou de deux périodes de 30 jours, moyennant supplément de 10 °/o pour chaque période.

Réduction de 40 °/o, avec minimum de perception de **56** francs en 1re classe, de **37** fr. **80** en 2e classe et de **26** fr. **65** en 3e classe (aller et retour), sauf pour les billets délivrés par les gares des lignes de Chartres à Angers et de Sablé à Nantes (par Segré ou par Blain), Saint-Nazaire et Redon, au départ desquelles *aucun minimum de perception n'est exigé*.

Les billets de 33 jours délivrés pour un parcours aller et retour de plus de 500 kilomètres donnent le droit de s'arrêter, à l'aller et au retour, à une station au choix de l'itinéraire suivi.

EXCURSION AU MONT SAINT-MICHEL

(Du jeudi précédant la fête des Rameaux au 31 octobre)

BILLETS DÉLIVRÉS PAR TOUTES LES GARES DES LIGNES DE NORMANDIE ET DE BRETAGNE DU RÉSEAU DE L'ÉTAT valables, selon la distance, de 3 à 8 jours

---

BILLETS DE VOYAGES CIRCULAIRES

Billets circulaires valables un mois (non compris le jour du départ) et pouvant être prolongés d'un nouveau mois moyennant supplément de 10 °/o

1er MAI AU 31 OCTOBRE

Sept itinéraires différents, dont les prix varient entre **71** et **115** francs en 1re classe et **56** et **100** francs en 2e classe, permettent de visiter les points les plus intéressants de la Bretagne.

Ces billets sont délivrés par les gares de Paris et par celles de Province situées sur le parcours de sept itinéraires des voyages circulaires.

Le Nouveau Bassin minier de Meurthe-et-Moselle et son réseau ferré, par Auguste Pawlowski, rédacteur au *Journal des Débats*. 1909. Un volume in-12 de 123 pages, avec 20 gravures et une carte en couleurs gr. in-folio. 3 fr.

Le Fer en Lorraine, par E. Gréau, directeur de la Banque de France à Nancy. 1908. Un volume grand in-8 de 234 pages, avec 63 gravures et 4 cartes in-folio, broché . . . . 10 fr.

Le Sel en Lorraine, par E. Gréau, directeur de la Banque de France à Nancy. 1908. Un volume grand in-8 de 120 pages, avec 26 gravures et une carte in-folio, broché . . . . 5 fr.

Cinquantenaire de la Chambre de commerce de Meurthe-et-Moselle. *Revue des industries du département*. 1905. Un volume in-8 de 129 pages, avec 38 planches en phototypie et 8 planches lithographiques en couleurs, br. 5 fr.
(Publications de la Chambre de commerce de Meurthe-et-Moselle.)

La Champagne. *Étude de géographie régionale*, par Émile Chantriot, agrégé de l'Université, docteur ès lettres. 1906. Un volume grand in-8 de 338 pages, avec 40 vues photographiques et figures dans le texte, et 31 planches, graphiques et cartes, hors texte, broché . . . . 8 fr.

L'Europe centrale et ses réseaux d'État. Belgique. Hollande. Alsace-Lorraine. Allemagne du Sud. Prusse. Danemark. Suisse. Autriche-Hongrie, par Ardouin-Dumazet. 1903. Un volume in-12 de 348 pages broché. . . 3 fr. 50

Les Chemins de fer en France et à l'étranger. Étude financière et statistique, par Octave Noel, professeur à l'École des hautes études commerciales. 1887. Un volume in-12 de 460 pages, broché. . . . . 5 fr.

Éléments de la Législation des Chemins de fer, par Gaston Piot, chef du contentieux de la Compagnie des chemins de fer du Midi. 2e édition. 1906. Grand in-8, 59 pages à deux colonnes, broché. . . . . 1 fr. 50

La Belgique et la Hollande devant le Pangermanisme, par le général Langlois, sénateur, ancien membre du Conseil supérieur de la guerre. 1907. Un volume in-12 avec un plan des fortifications d'Anvers, broché. 1 fr. 50

La Vie des grandes Capitales de l'Europe. *Études comparatives sur Londres, Paris, Berlin*, par Gaston Cadoux, chef de service à la préfecture de la Seine. Préface de M. André Lefèvre, président du conseil municipal de Paris. 1908. Volume in-12, broché. . . . . 3 fr. 50

Les Chambres de commerce avant et depuis la loi du 9 avril 1898, par Georges Guillaumot, auditeur au Conseil d'État. Volume grand in-8 de 199 pages, broché. . . . . 4 fr.

Les Tribunaux de commerce. *Organisation, compétence, procédure*, par A. Houyvet, docteur en droit, ancien agréé près le tribunal de commerce de la Seine, professeur de législation commerciale et industrielle à l'École supérieure de commerce de Paris, avec une préface de M. F. Bataud, professeur honoraire à la Faculté de droit de Paris. 1894. Un volume in-8, relié en percaline gaufrée . . . . 4 fr.

Code de Commerce et Lois commerciales usuelles, avec des Notions de législation comparée, à l'usage des élèves des Facultés de droit et des Écoles de commerce, par E. Cohendy, professeur à la Faculté de droit et à l'École supérieure de commerce de Lyon. 4e édition. 1907. Un volume in-18, relié en percaline gaufrée. . . . . 2 fr.

Recueil des Lois industrielles, avec des Notions de législation comparée, à l'usage des élèves des Facultés de droit et des Écoles industrielles et commerciales, par E. Cohendy, professeur à la Faculté de droit et à l'École supérieure de commerce de Lyon. 4e édition. 1905. Volume in-18, relié en percaline gaufrée . . . . 2 fr.

Manuel de Géographie commerciale, par V. Deville, professeur agrégé au lycée Michelet. Ouvrage récompensé par la Société de géographie commerciale de Paris. 2e édition. 1904. Deux volumes in-8 de 1.097 pages, reliés en percaline gaufrée. . . . . 10 fr.

Dictionnaire financier international théorique et pratique. Guide financier pour tous les pays, par M. et A. Mitton. Nouvelle édition mise à jour. Un volume grand in-8 . . . . (*Sous presse.*)

BERGER-LEVRAULT ET Cie, LIBRAIRES-ÉDITEURS

PARIS, 5-7, rue des Beaux-Arts — rue des Glacis, 18, NANCY



Description complète de la France, en 60 volumes, dont 55 consacrés à la Province et à l'Alsace-Lorraine sont parus ou sous presse, et les autres consacrés à Paris sont en préparation.

Volumes in-12 d'environ 400 pages, avec cartes et croquis.
Chaque volume, broché, **3** *fr.* **50** — *Élégamment relié,* **4** *fr.*

Dans nos précédentes notices sur la grande œuvre désormais classique de M. Ardouin-Dumazet, nous disions que l'on peut la considérer comme achevée aux yeux des Parisiens, puisqu'elle comprend actuellement toute la France, sauf Paris et sa banlieue immédiate. Cela reste exact ; mais l'auteur a voulu compléter les premières parties de sa vaste description de la France. Ces premiers volumes, dont le texte avait paru dans le journal *le Temps,* où le succès fut vif, n'avaient pas le caractère d'étude d'ensemble que revêtirent les suivants. Des lecteurs l'ont aimablement signalé et par là ont encouragé l'auteur dans un projet depuis longtemps caressé, de refondre, sur le plan plus étendu des séries nouvelles, ceux des volumes qui étaient le

moins complets. M. Ardouin-Dumazet s'est mis à la tâche, tout en poursuivant son enquête sur Paris, et nous pouvons aujourd'hui annoncer six nouveaux volumes étendant le cadre des anciennes 5e et 13e séries.

La 5e série se complète par les séries 51, 52 et 53, qui constituent un ensemble consacré à la **Bretagne continentale**. Cette belle province, dont tant de parties étaient difficilement accessibles à cause de la rareté des voies ferrées, est aujourd'hui sillonnée d'un réseau déjà dense de chemins de fer secondaires qui vont bientôt relier tous les chefs-lieux de canton aux grandes lignes de l'Ouest et de l'Orléans. Les itinéraires sont donc bien modifiés depuis dix ans ; cela seul suffirait à expliquer la transformation de ce livre, qui, entièrement refondu et complété, a atteint la matière de quatre gros volumes.

Nous avons donc songé à scinder cette partie de l'ouvrage en quatre séries ; avec les séries 3 et 4 (**Iles de l'Atlantique**), elles donneront une suite de six volumes consacrés à la **Bretagne**.

Un volume entier est consacré aux côtes continentales de l'Atlantique, comprenant, outre les côtes de Saintonge et du Poitou, la rive bretonne, depuis la baie de Bourgneuf et Pornic jusqu'à la Manche.

Un autre comprend les îles et les rivages bretons de la Manche jusqu'au mont Saint-Michel ; il s'étend en outre sur Granville et les îles Chausey pour achever la description de nos terres insulaires.

Un cinquième volume, conservant le n° 5 de la collection, comprend la description de la péninsule en Haute-Bretagne, c'est-à-dire la partie de langue française. Enfin un sixième et dernier volume, actuellement sous presse (février 1909), est consacré à la partie intérieure de la Basse-Bretagne, domaine de la langue bretonne ; il constitue la 53e série.

Le groupe **Bretagne** est donc ainsi constitué :

I. — Les Iles de l'Atlantique, *de la Loire à Belle-Isle* (3e série du **Voyage en France**).

II. — Les Iles de l'Atlantique, *d'Hoëdic à Ouessant* (4e série du **Voyage en France**).

III. — La Haute-Bretagne intérieure (5e série du **Voyage en France**).

IV. — Le Littoral breton de l'Atlantique (51e série du **Voyage en France**).

V. — Le Littoral breton de la Manche et ses Iles (52e série du **Voyage en France**).

VI. — La Basse-Bretagne intérieure (53e série du **Voyage en France**).

Une autre partie du littoral, la Méditerranée entre l'embouchure du Rhône et la frontière italienne, a également donné lieu à une refonte totale du volume qui lui était consacré, la 13e série. Deux séries se partagent maintenant ces beaux rivages où se porte de plus en plus une foule d'élite attirée par la limpidité du ciel et l'éclat du soleil hivernal. La 13e série nouvelle comprend la côte et les montagnes qui

la bordent du Rhône à Hyères et à ses îles ; une 55e série s'attache aux régions des Maures et de l'Esterel et à ce littoral étendu d'Antibes à Menton que l'on a plus particulièrement baptisé la Côte d'Azur. Ces deux volumes portent le titre commun de ***Provence maritime***, et, en particulier, ceux de *Région Marseillaise* et de *Côte d'Azur*.

Ces six séries, bien que renfermant les chapitres contenus dans les anciennes 5e et 13e séries, sont en réalité des livres nouveaux, que les lecteurs des éditions primitives voudront posséder aussi. Ils prendront place à côté des séries maintenues dans leur forme primitive et dont les fréquentes réimpressions, mises à jour avec soin, disent la faveur croissante avec laquelle est accueilli le **Voyage en France**, faveur accrue par le succès fait aux trois volumes que M. Ardouin-Dumazet a pieusement consacrés à l'Alsace-Lorraine et que nous avons tenu, avec lui, à faire figurer dans la collection du **Voyage en France**.

En écrivant les **Provinces perdues**, séries 48, 49 et 50 de cet édifice qu'il a élevé à la Patrie, l'auteur a entendu faire une œuvre de vulgarisation et non une œuvre de colère.

Volontaire en 1870, gardant très vifs les souvenirs douloureux de l'année terrible, il a pour un moment oublié ces tristesses en s'efforçant avant tout de faire connaître dans leur intimité les départements qui nous furent arrachés. On a beaucoup écrit sur l'Alsace et la Lorraine ; mais les autres écrivains ont cherché davantage à sonder l'âme de ce peuple arraché à la France ; on n'a pas assez étudié le pays dans sa physionomie matérielle. C'est, au contraire, à quoi s'est attaché M. Ardouin-Dumazet. Et, en nous montrant la splendeur des sites, l'aspect des choses, la vie économique de l'Alsace et de la Lorraine, il est parvenu à rendre plus sensibles encore les liens qui les unissent à la France et que les années n'ont pu affaiblir.

Ces trois volumes sur **Les Provinces perdues**, tout imprégnés de pieux souvenirs et de fraternelle affection pour nos parents de l'est, feront mieux aimer et comprendre ces chers pays. L'auteur a saisi avec un rare bonheur d'expression les multiples aspects de ces paysages majestueux ou tranquilles. Grandes cités comme Strasbourg, Metz, Mulhouse ou Colmar ; fières montagnes de granit des Hautes-Vosges, pittoresques Petites-Vosges, domaine du grès rouge revêtu de sapins, plaine opulente, bourgs restés tels qu'ils furent dans les temps reculés, fleuve Rhin coulant dans la solitude de ses forêts bordières sont l'objet de pages dont l'intérêt ne se dément pas un instant. On pourra reconnaître la valeur de ces livres, en lisant plus loin le sommaire des chapitres.

M. Ardouin-Dumazet ne se borne pas à nous dire la poésie des paysages et à étudier la vie sociale du pays ; il a refait en pèlerin la visite aux champs tragiques de Frœschwiller et de Reichshoffen, de Borny et de Gravelotte ; il conduit le lecteur dans ces lambeaux de

territoire entourant Landau et Sarrelouis et qu'une première amputation, celle de 1815, nous a enlevés.

Ces trois livres *Haute-Alsace, Basse-Alsace* et *Lorraine* sont donc une suite naturelle de cette œuvre dont on a dit qu'elle était une « monumentale description de la France ».

Ce n'est pas là une épithète excessive. L'œuvre vraiment énorme de M. Ardouin-Dumazet a été consacrée par de nombreuses distinctions.

Après l'*Académie française* et les sociétés de géographie, d'autres grandes associations ont tenu à couronner cette œuvre si considérable. Le *Touring-Club*, dont on sait l'immense influence et le rôle prépondérant dans le mouvement qui développe les voyages dans notre pays, avait pour la première fois à décerner, en 1904, un prix fondé par le Comité d'action pour favoriser les voyages en France; le conseil s'est unanimement prononcé pour attribuer cette distinction à M. Ardouin-Dumazet. Le rapporteur a dit : *Nul ne remplit mieux que lui les conditions indiquées par les fondateurs, et le véritable monument qu'il a élevé à notre pays le met en quelque sorte hors de pair*.

Dans l'assemblée générale, présidée par M. le président de la République, le président du *Touring-Club*, M. Ballif, a ainsi annoncé la décision du conseil, que la réunion a approuvée par ses applaudissements :

Votre Conseil a fixé son choix, pour le prix décerné à l'œuvre qui aura le plus contribué à développer le goût du tourisme, sur notre vieux camarade, M. Ardouin-Dumazet, auteur du **Voyage en France**.

Si quelqu'un peut dire avec justice : Exegi monumentum, *c'est bien ce voyageur infatigable*. Quarante et un *volumes* — déjà — *témoignent de la conscience qu'il a mise à parcourir tout notre pays jusqu'en ses recoins les plus reculés, de la science, de la patriotique éloquence avec laquelle il a décrit ce qu'il a vu.*

Il disait à la tête de son dixième volume : « La grandeur de la « tâche était bien faite pour m'effrayer. Je me suis pris de passion « pour ces efforts, j'en ai davantage aimé notre grande et chère « patrie, et je me suis promis d'achever de mettre en lumière et les « beautés naturelles du pays et les vertus domestiques de ses enfants. »

Ce qu'il disait, il l'avait largement commencé, et il l'a courageusement fini.

M. Ballif aurait pu ajouter que c'est là seulement une partie de l'énorme labeur de M. Ardouin-Dumazet; il a écrit bien d'autres livres, ayant trait surtout aux questions militaires et maritimes, et une étude sur les réseaux d'État de l'Europe centrale, produite par une consciencieuse enquête à l'étranger.

Mais le **Voyage en France** restera la partie capitale de cette œuvre patriotique. Entreprise colossale, menée cependant à bien, en quinze années d'efforts entravés par les nécessités de la tâche quotidienne dans la presse de Paris, où l'écrivain s'est fait une si solide

situation. On a comparé ce voyage à celui d'Arthur Young vers 1789; mais il est autrement considérable, car Young consacra seulement deux volumes à la France et M. Ardouin-Dumazet en a déjà cinquante-cinq et terminera par plusieurs sur Paris. Young ne traite que de la France agricole; l'écrivain moderne a étudié le pays sous toutes ses faces et donné le tableau le plus précis, le plus vivant et le plus coloré de la France au déclin du dix-neuvième siècle, au commencement du vingtième.

L'agriculture tient aussi une large place dans ce **Voyage en France,** plus large et plus variée même que dans le livre d'Arthur Young; aussi la Société nationale d'agriculture a-t-elle tenu, à son tour, à récompenser l'auteur en lui accordant en 1904 sa médaille d'or. Le rapporteur, M. Bénard, a dit :

Comme Arthur Young, en 1789, M. Ardouin-Dumazet sait voir et sait bien décrire ce qu'il a vu. En sa compagnie, on éprouve un plaisir extrême à parcourir toutes les provinces de la France.

Les questions agricoles tiennent une grande place dans ses descriptions, si justes et si vivantes; ses informations sont puisées à des sources sûres qu'il a contrôlées lui-même.

*L'œuvre de M. Ardouin-Dumazet est une géographie nationale, vraiment digne de ce nom, autant sous le rapport des recherches nouvelles et inattendues que de la méthode d'exposition; c'est une œuvre moderne qui constitue un des plus considérables labeurs de ce temps; le style est alerte, plein de couleur; c'est en même temps une œuvre littéraire, puisque l'*Académie française *lui a décerné le prix Michaud, réservé à un ouvrage de littérature française. C'est surtout un manuel d'économie rurale, qui met en relief tous les travaux trop peu connus des améliorations du sol de la France, et qui étudie les conditions d'existence des habitants des villes et des campagnes.*

Permettez-moi de citer ce fait plus éloquent que tous les rapports :

Un pauvre aveugle se faisait lire par sa sœur le **Voyage en France.** *Le jeune homme, qui n'a jamais vu et ne verra jamais un paysage, s'est épris de cet ouvrage : « Je connais mon pays, maintenant, dit-il, je le vois! » Tous ceux qui lisent les ouvrages de M. Ardouin-Dumazet pensent comme cet aveugle.*

M. Ardouin-Dumazet a accompli aujourd'hui sa tâche.

« ... J'achève cette course de quinze années à travers la France... « J'ai pu parcourir et décrire tous les rivages de nos mers et pénétrer « dans toutes leurs îles... Je suis monté par tous les monts, grandes « chaînes ou massifs modestes : j'ai suivi de leur source à leur embou- « chure ou remonté de l'embouchure à leur source tous nos fleuves, « toutes nos grandes rivières; j'ai étudié le laboureur dans les vastes « plaines, le vigneron sur ses coteaux fortunés, le bûcheron dans les « sylves profondes...

« ... Je l'ai fait sans lassitude, toujours plus épris de la terre na- « tale, qu'il faut faire aimer par tous en disant les efforts de ses « enfants pour la rendre plus féconde... »

L'agriculture, dans l'œuvre de M. Ardouin-Dumazet, tient la place primordiale ; c'est un véritable traité d'économie rurale, c'est le cinématographe de l'agriculture dans les différentes parties de la France.

Les autres distinctions ne furent pas moins flatteuses. Voici comment s'exprimait à la *Société de géographie commerciale* le rapporteur qui annonçait la « médaille de France » accordée après le vingtième volume :

Il y a donc encore des coins insuffisamment connus en France ? Posez cette question devant **M. Ardouin-Dumazet** *! Il vous répondra en vous montrant les volumes déjà parus de son* **Voyage en France**, *œuvre encore inachevée, sans doute ; mais fallait-il attendre encore, après vingt volumes, pour récompenser l'œuvre ? Aucun de nous ne l'a pensé.*

L'auteur nous entraine de province en province, de ville en ville, d'usine en usine. C'est un tour de France, effectué avec le compagnon le plus aimable, le plus instruit, le plus débrouillard, le plus insatiablement curieux qui se puisse imaginer. M. Ardouin-Dumazet entend étudier de près, voir, toucher, comprendre ce qu'il décrit, ce qui fait qu'une fois en possession de son sujet, il l'expose avec une aisance extrême, avec le talent de se faire lire jusqu'au bout.

La plume est alerte, sans prétention ; pas de phraséologie ; des monceaux de faits et de chiffres, dressés pour l'édification du lecteur par les voies les plus courtes. Pays, mœurs, production industrielle, agriculture, conditions du travail, dans chaque localité, tout est passé en revue avec intelligence et sincérité. L'auteur nous appartient surtout par le côté économique et commercial. On sent que l'on a en lui sur ce terrain un guide à qui l'on peut se fier.

L'un de nous a dit que l'œuvre de M. Ardouin-Dumazet était ce qui avait été publié de plus agréable et de plus complet en ce genre sur la France, depuis le célèbre voyage d'Arthur Young, à la fin du dix-huitième siècle. Les préoccupations de l'auteur moderne sont moins exclusivement agricoles que celles de son prédécesseur, et Arthur Young parcourait lentement nos campagnes sur une jument grise, tandis que M. Ardouin-Dumazet use de tous les moyens de locomotion.

Notre auteur a été soldat avant d'être écrivain. Franc-tireur en 1870, il combattit à Dijon, à Nuits, à Vesoul ; il s'engagea en 1872 dans un régiment de ligne, passa de là aux tirailleurs algériens, forma une Société de géographie à Tlemcen, fut élu membre de la Société de géographie de Bordeaux et membre correspondant de notre Société. Il était alors caporal. Le suivre dans les nombreuses péripéties de sa carrière m'entrainerait trop loin. Il s'est fait lui-même, il a été un écrivain d'une fécondité extraordinaire, il a enfin composé une belle œuvre sur notre pays : nous lui avons donné la « médaille de France ».

Ce que la Société de géographie commerciale a pensé du **Voyage**

en France, la *Société de géographie de Paris* l'avait dit en lui attribuant le prix Félix Fournier.

M. Ardouin-Dumazet s'efforça donc de faire une étude sérieuse, très documentée et très au courant, en s'appuyant non pas seulement sur ce qui avait été écrit avant lui, mais en allant sur place, en consultant les industriels, les commerçants, les propriétaires, tous ceux, en un mot, qui étaient en état de lui fournir des renseignements vécus. On sent tout ce qu'il faut d'esprit critique et d'indépendance pour ne pas se laisser influencer, pour négliger les querelles locales, les amours-propres froissés et ne retenir de ces informations, souvent oiseuses et interminables, que le trait décisif et l'argument qui porte. Ce n'est plus ici le sec et fastidieux résumé d'un auteur qui abrège des documents officiels, c'est l'impartial exposé d'efforts personnels encore tout vibrants de la lutte, et cela donne au style, avec une trame solide, une intensité de vie, une propriété d'expression qui sont la caractéristique même de cet ouvrage.

Dans le *Journal de Genève*, un éminent écrivain, le regretté professeur Sabatier, a dit à propos du **Voyage en France** :

M. Ardouin-Dumazet est de la race des voyageurs ; il en a le génie, la méthode et le flair, et c'est la seconde raison des découvertes qu'il fait. D'abord, il ne voyage pas en chemin de fer ; il va à pied. Entre la grande route et le chemin de traverse, il n'hésite jamais ; il prend le sentier infréquenté, il grimpe sur toutes les hauteurs dominantes, interroge avec intelligence tous les hommes qui peuvent l'instruire, s'étonne de tout et veut tout voir et tout s'expliquer. A ces qualités qui font le voyageur, ajoutez une profonde et chaude sympathie pour la vie rurale, une aptitude extraordinaire à pénétrer le secret d'une industrie, le genre d'existence d'une classe de travailleurs, comme à sentir et à interpréter l'âme d'un paysage.

Le succès du **Voyage en France** est d'autant plus frappant que l'auteur, tout à son œuvre et à ses travaux spéciaux d'écrivain militaire, n'a pas recherché le bruit autour de sa remarquable création. Les distinctions et les encouragements dont elle a été l'objet lui sont venus sans qu'il les ait sollicités. Cet ensemble de livres consacrés à un même sujet, qu'à bon droit on peut appeler une *bibliothèque nationale* et qui constitue un des plus considérables labeurs de ce temps, s'est imposé par sa seule valeur.

Nous ne saurions trop insister sur ce point. Ce n'est pas une *Géographie,* dans le sens étroit de ce mot. C'est aussi une œuvre littéraire et historique, d'une portée considérable. L'*Académie française,* appelée pour la seconde fois à couronner le **Voyage en France**, a tenu à bien marquer son sentiment à cet égard, en lui attribuant le prix Narcisse-Michaut, qu'elle décerne tous les deux ans à l'auteur du *meilleur ouvrage de littérature française*. .

Voici les sommaires des cinquante-cinq volumes parus ou sous presse :

Volumes parus :

1re Série : LE MORVAN, LE VAL DE LOIRE, LE PERCHE. — Le flottage en Morvan — les bûcherons du Nivernais — au pays des nourrices — le Nivernais industriel — le Nivernais pastoral — une usine nationale (Guérigny) — Gien et la Puisaye — la Sologne — paysages solognots — les colons de Sologne — la Sologne berrichonne — le safran en Gâtinais — Orléans — les roses d'Olivet — les troglodytes du Vendômois — les vignes du val de Loire — la capitale des tanneurs — la Champagne tourangelle — Rabelais, guide en Touraine — la réglisse — la Touraine industrielle — Mettray — le Perche — le percheron en Amérique — le Grand-Perche — les forêts du Perche — la vallée de la Sarthe — ce que deviennent les hêtres — La Flèche et le pays fléchois. — 370 pages avec 19 cartes ou croquis.

2e Série : DES ALPES MANCELLES A LA LOIRE MARITIME. — Les Alpes mancelles — le pavé de Paris — la Champagne mancelle — Sablé et ses marbres — Laval et Port-du-Salut — chez les Chouans — dans la Mayenne — l'agriculture dans le Bas-Maine — aiguilles et épingles — le point d'Alençon — le camembert — Flers — la Suisse normande — Angers et les ardoisières — ardoises et primeurs — le guignolet et le vin d'Anjou — Saumur — la bijouterie religieuse — le Bocage vendéen — sur la Loire, d'Angers à Nantes — Grand-Jouan — Clisson et les lacs de l'Erdre — le lac de Grand-Lieu — la Loire, de Nantes à Paimbœuf. — 356 pages avec 24 cartes.

(*Ces deux volumes ont été couronnés par l'*Académie française, *dès leur apparition ; les 23 suivants ont obtenu une nouvelle et haute récompense.*)

3e Série : LES ILES DE L'ATLANTIQUE. — *D'Arcachon à Noirmoutier.* L'île aux Oiseaux — la Seudre et les îles de Marennes — l'île d'Oleron — île d'Aix — île Madame et Brouage — île de Ré — île d'Yeu — île de Noirmoutier. — BRETAGNE I : *De la Loire à Belle-Isle.* — De l'île de Bouin à Saint-Nazaire — archipel de la Grande-Brière — île Dumet et la presqu'île du Croisic — Belle-Isle-en-Mer. — 318 pages avec 19 cartes.

4e Série : BRETAGNE II : LES ILES DE L'ATLANTIQUE. — *D'Hoëdic à Ouessant.* — Ile d'Houat — la charte des îles bretonnes — île d'Hoedic — le Morbihan et la presqu'île de Rhuys — île aux Moines — petites îles du Morbihan — îles d'Ars et d'Ilur — île de Groix — île Chevalier et île Tudy — archipel des Glénans — la ville close de Concarneau — île de Sein — île de Molène et îlots de l'archipel d'Ouessant — l'île d'Ouessant — îles de la rade de Brest. — 322 pages avec 25 cartes.

5e Série : **BRETAGNE III.** — *Haute-Bretagne intérieure* (sous presse) — Rennes — l'université agricole de Rennes — Vitré et le Vendelais — Fougères et le Désert — le Couesnon et le pays de Coglès — de l'Ille à la Rance — entre la Rance et la mer — autour de Châteaubriant — de l'Erdre à la Vilaine — les lacs de l'Erdre — Grand-Jouan et la Melleraye — d'Ancenis à Clisson — le lac de Grand-Lieu — du Sillon de Bretagne aux landes de Lanvaux — autour des landes de Lanvaux — en Porhoët — le Penthièvre — Saint-Brieuc — le Turnet-Gouët — aux sources de l'Oust et du Gouët — le Méné. — 400 pages avec 30 cartes.

Le littoral est décrit dans les séries 51 et 52 ; la Basse-Bretagne dans la 53e série.

6e Série : **COTENTIN, BASSE-NORMANDIE, PAYS D'AUGE, HAUTE-NORMANDIE, PAYS DE CAUX.** — Une ville de chaudronniers — les vaux de Vire — la Déroute et les lignes de Carentan — le duché de Coigny — la Hougue — Cherbourg et la Hague — Bayeux et le Bessin — la campagne de Caen — la foire de Guibray — du Bocage à la mer — le littoral du Calvados — la vallée d'Auge — en Lieuvin — Trouville et la Côte-de-Grâce — le marais Vernier et la Risle — Évreux et le Saint-André — trainglots et enfants de troupe — les draps d'Elbeuf — de l'Avre à la Risle — de la Risle à l'Andelle — Rouen — le royaume d'Yvetot — le Mascaret — le Havre. — 455 pages avec 30 cartes.

7e Série : **LA RÉGION LYONNAISE : LYON, MONTS DU LYONNAIS ET DU FOREZ.** — Lyon — rôle social de Lyon — à travers Lyon — la Croix-Rousse et Vaise — du Gourguillon au mont d'Or — la plaine du Dauphiné — Vienne et le pays des cerises — le mont Pilat — les monts du Lyonnais — de Vichy à Thiers — de Thiers à Pierre-sur-Haute — Montbrison, la plaine du Forez et Saint-Galmier — les monts de Tarare — le col des Sauvages et Thizy — Cours et Roanne — le berceau de Félix Faure — la diligence des Écharmeaux — le Beaujolais et la foire de Montmerle — teinturiers et tireurs d'or. — 344 pages, 19 cartes.

8e Série : **LE RHONE, DU LÉMAN A LA MER : DOMBES, VALROMEY ET BUGEY, BAS-DAUPHINÉ, SAVOIE RHODANIENNE, LA CAMARGUE.** — En Dombes — la Bresse et le Bugey — la corne et le celluloïd — Saint-Claude et ses pipes — la Valserine et la perte du Rhône — le Valromey et Belley — les lacs du Bas-Bugey — les Balmes viennoises — l'île de Crémieu — la Hollande du Dauphiné — du lac d'Aiguebelette au lac du Bourget — le lac d'Annecy — Albertville et l'Arly — les horlogers de Cluses — le Rhône de Bellegarde à Seyssel — les défilés de Pierre-Châtel — Villebois et le saut du Rhône — le Rhône, de Lyon à Valence — le Rhône, de Valence à la mer — en Camargue — les Saintes-Maries-de-la-Mer — les vignobles et les troupeaux. — 325 pages avec 22 cartes.

9e Série : **BAS-DAUPHINÉ : VIENNOIS, GRAISIVAUDAN, OISANS, DIOIS ET VALENTINOIS.** — Le lac de Paladru et la Fure — du Rhône à la Morge

*

— la noix de Grenoble — Voiron et la Chartreuse — Grenoble — de Grenoble à la Mure — la Mateysine et Vizille — Uriage, le Pont-de-Claix — l'Oisans — en Graisivaudan — le pays du gratin — Tournon, Tain et l'Ermitage — le Valentinois — Crest et la Drôme — le chemin de fer du col de Cabres — les premiers oliviers — Dieulefit et la forêt de Saou — le Vercors — le Royannais — les Quatre-Montagnes. — 357 pages avec 23 cartes.

10ᵉ Série : **LES ALPES, DU LÉMAN A LA DURANCE.** — Les chasseurs alpins — en Tarentaise — en Maurienne — dans les Bauges — le Genevois — le Léman français — du Faucigny en Chablais — des Dranses au mont Blanc — les alpages de Roselend — le poste des Chapieux — la redoute ruinée du petit Saint-Bernard — au mont Iseran — au pied du mont Cenis — une caravane militaire — le Briançonnais — du mont Genèvre au val de Névache — en Vallouise — le Queyras — les Barcelonnettes au Mexique — les défenses de l'Ubaye — Embrun et Gap — du Champsaur en Valgodemard — en Dévoluy — du Trièves en Valbonnais. — 374 pages avec 25 cartes.

11ᵉ Série : **FOREZ, VIVARAIS, TRICASTIN ET COMTAT-VENAISSIN.** — La vallée du Gier — lacets et cuirasses — les armuriers de Saint-Étienne — rubaniers et cyclopes — le pays des serruriers — la vallée de l'Ondaine — Annonay et la Déôme — le Meygal — la Genève du Vivarais — du Rhône aux Boutières — sous les mûriers de Privas — de Viviers à Vals — le Pradel et le Teil — en Tricastin — l'enclave de Valréas et les Baronnies — les dentelles de Gigondas — le Pont-Saint-Esprit — la principauté d'Orange — Carpentras — au mont Ventoux — en Avignon — la fontaine de Vaucluse — les melons de Cavaillon. — 362 pages avec 25 cartes.

12ᵉ Série : **ALPES DE PROVENCE ET ALPES MARITIMES.** — Au pays de Tartarin — la foire de Beaucaire — Uzès et le pont du Gard — les huiles de Salon — Noël chez Mistral — le félibrige et Saint-Remy-de-Provence — des Alpilles en Arles — d'Arles en Crau — au pied du Luberon — les pénitents des Mées — la vallée du Buech — de Gap à Digne — les brignoles de Barrême — les amandiers de Valensole — les faïences de Moustiers — le plateau du Var — Aix-en-Provence — les champs de Pourrières — du Carami à l'Argens — de Draguignan à Grasse — les parfums de Grasse — de Menton aux Mille-Fourches — la Vésubie — la Tinée — les gorges du Var — du Var à l'Ubaye. — 382 pages, 30 cartes, dont celle des Alpes hors texte.

13ᵉ Série : **LA PROVENCE MARITIME.** — I. *La région marseillaise.* — Aux bouches du Rhône — la petite mer de Berre — les bourdigues de Caronte — la côte occidentale de la petite mer — le massif de l'Estaque — le canal de Marseille au Rhône — de Roquefavour au Pilon-du-Roi — les mines de Fuveau — les câpriers de Roquevaire — à travers Marseille — les ports de Marseille — du vieux Marseille aux Cabanons

— de la Ciotat aux Calanques — Toulon — la rade de Toulon — la batterie des Hommes sans peur — l'archipel des Embiez, les gorges d'Ollioules — les cerisaies de Solliès-Pont — Hyères et les Maurettes — les Isles d'Or : Giens et Porquerolles — les Isles d'Or : Bagau, Port-Cros et le Levant — des Maures à Saint-Tropez — traversée nocturne des Maures — du Grapeau à la Sainte-Baume — de la Sainte-Baume à l'Huveaune.

La Côte d'Azur est décrite dans la 55e série.

14e Série : **LA CORSE.** — La Balagne — Calvi et la Balagne déserte — la Tartagine et Corté — de Tavignano à Pentica — la Gravone et Ajaccio — autour d'Ajaccio — la Cinarca — une colonie grecque — les cédratiers des calanches — une vallée travailleuse (Porto) — dans la forêt corse — le Niolo — les gorges du Golo — Mariana et la Casinca — la Castagniccia — autour de Bastia — le cap Corse — de Marseille à Sartène — les bouches de Bonifacio — une vendetta (Porto-Vecchio) — le Fiumorbo — un essai de grande culture — l'immigration lucquoise — la vallée du Tavignano — l'avenir de la Corse. — 320 pages avec 27 cartes ou croquis, 7 vues et une planche hors texte.

15e Série : **LES CHARENTES ET LA PLAINE POITEVINE.** — Le pays d'Angoumois — les papiers d'Angoulême — au pays des colporteurs — les merveilles de la Braconne — les sources de la Touvre — une usine nationale : Ruelle — de la Charente au Né — la Champagne de Cognac — le vignoble de Cognac — la fabrication du cognac — les Pays-Bas de Jarnac — dans les Fins-Bois — le Confolentais — de la Tardoire à la Dronne — la double Saintongeaise — la Charente maritime (de Saintes à Rochefort) — La Rochelle — les vignes et les laiteries de l'Aunis — les bouchots à moules — Niort et la plaine poitevine — l'école militaire de Saint-Maixent — les protestants du Poitou — les mulets de Melle. — 385 pages avec 26 cartes.

16e Série : **DE VENDÉE EN BEAUCE.** — La vallée de la Vonne à Sanxay — de Lusignan à Poitiers — les armes blanches de Châtellerault — en Mirebalais — Oiron et Thouars — la Vendée historique — les Alpes vendéennes — le Bocage vendéen — la forêt de Vouvant — les marais de la Sèvre niortaise — le Marais vendéen — Luçon et son marais — l'estuaire du Lay — la Vendée moderne — le pays d'Olonne — de la Loire à la Vie — de Bressuire en Gâtine — le Thouet et l'école de Saumur — au pays de Rabelais — de Tours au pays de Ronsard — la Beauce dunoise et Blois — les champs de bataille de la Beauce — la Beauce chartraine — Perche-Gouët, Thimerais et Drouais. — 388 pages avec 30 cartes.

17e Série : **LITTORAL DU PAYS DE CAUX, VEXIN, BASSE-PICARDIE.** — Les falaises de Caux — Dieppe et la vallée de la Scie — de valleuse en valleuse — l'Aliermont — le pays de Bray — en Vexin — les tabletiers de Méru — les éventaillistes au village — le pays de Thelle — Beauvais — les opticiens du Thérain — la vallée dorée — de la Brèche

CARTE D'ENSEMBLE DES VOLUMES

DU

Voyage en France

VOLUMES PARUS

1. **Morvan, Val de Loire, Orléanais.**
2. **Perche, Maine et Anjou** (sous presse).
3. **Bretagne : I. Les Iles de l'Atlantique :** I. *D'Arcachon à Belle-Isle.*
4. **Bretagne : II. Les Iles de l'Atlantique :** II. *D'Hœdic à Ouessant.*
5. **Bretagne : III. Haute-Bretagne intérieure.**
6. **Normandie, Basse-Normandie.**
7. **La Région lyonnaise.**
8. **Le Rhône du Léman à la mer.**
9. **Bas-Dauphiné.**
10. **Les Alpes du Léman à la Durance.**
11. **Forez, Vivarais, Tricastin, Comtat-Venaissin.**
12. **Alpes de Provence et Alpes maritimes.**
13. **Provence maritime :** I. *Région marseillaise.*
14. **La Corse.**
15. **Charentes et Plaine Poitevine.**
16. **De Vendée en Touraine.**
17. **Vexin, Basse-Picardie.**
18. **Nord :** I. *Flandre et Littoral.*
19. — II. *Artois, Cambrésis et Hainaut.*
20. **Haute-Picardie, Champagne rémoise et Ardennes.**
21. **Haute-Champagne ; Basse-Lorraine.**
22. **Plateau lorrain et Vosges.**
23. **Plaine Comtoise et Jura.**
24. **Haute-Bourgogne.**
25. **Basse-Bourgogne et Senonais.**
26. **Berry et Poitou oriental.**
27. **Bourbonnais et Haute-Marche.**
28. **Limousin.**
29. **Bordelais et Périgord.**
30. **Gascogne.**
31. **Agenais, Lomagne et Bas-Quercy.**
32. **Haut-Quercy et Haute-Auvergne.**
33. **Basse-Auvergne.**
34. **Velay, Vivarais méridional, Gévaudan.**
35. **Rouergue et Albigeois.**
36. **Cévennes méridionales.**
37. **Golfe du Lion.**
38. **Haut-Languedoc.**
39. **Pyrénées, partie orientale.**
40. **Pyrénées centrales.**
41. **Pyrénées, partie occidentale.**

RÉGION PARISIENNE :

42. — I. *Nord-Est* **Le Valois.**
43. — II. *Est* · **La Brie.**
44. — III. *Sud* : **Gâtinais français et Haute-Beauce.**
45. — IV. *Sud-Ouest* **Versailles et le Hurepoix.**
46. — V. *Nord-Ouest* **La Seine de Paris à la mer. Parisis et Vexin français.**
47. — VI. *Ouest* **L'Yveline et le Mantois.**

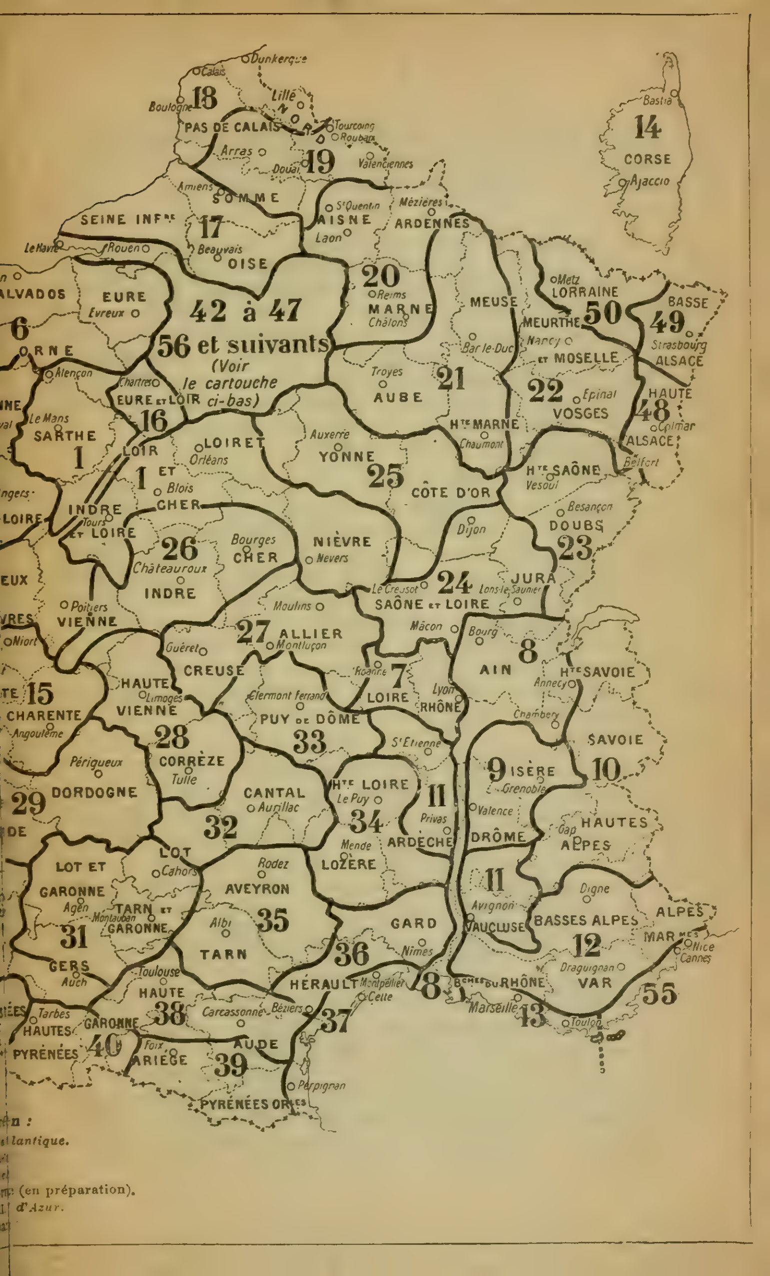
LES PROVINCES PERDUES :

48. — **Haute-Alsace.**
49. — **Basse-Alsace.**
50. — **Lorraine.**



Volumes en pr

51. **Bretagne :** IV. *Le Littora*
52. — V. *Le Littoral de la Man*
53. — VI. *Basse-Bretagne intérie*
54. **Normandie, Haute-Nor**
55. **Provence maritime :** II
56. et suivants. **Paris et sa ba**


Dunkerque
Calais
18
Boulogne
Lille
NORD
PAS DE CALAIS
Tourcoing
Roubaix
Arras
Douai
19
Valenciennes
Amiens
SOMME
St Quentin
AISNE
Mézières
ARDENNES
SEINE INF^RE
17
Laon
Le Havre
Rouen
Beauvais
OISE
20
Reims
MARNE
Châlons
ALVADOS
EURE
Evreux
42 à 47
56 et suivants
(Voir le cartouche ci-bas)
6
ORNE
Alençon
Chartres
EURE ET LOIR
16
Le Mans
SARTHE
1
LOIR ET CHER
1
LOIRET
Orléans
Blois
ngers
LOIRE
INDRE ET LOIRE
Tours
26
Châteauroux
INDRE
Bourges
CHER
NIÈVRE
Nevers
Auxerre
YONNE
25
CÔTE D'OR
Dijon
Troyes
AUBE
21
MEUSE
Bar le Duc
H^TE MARNE
Chaumont
Metz
LORRAINE
50
MEURTHE ET MOSELLE
Nancy
22
Epinal
VOSGES
BASSE
49
Strasbourg
ALSACE
HAUTE
48
Colmar
ALSACE
Belfort
H^TE SAÔNE
Vesoul
Besançon
DOUBS
23
JURA
Lons-le-Saunier
24
Le Creusot
SAÔNE ET LOIRE
Mâcon
Bourg
8
AIN
H^TE SAVOIE
Annecy
Chambery
SAVOIE
10
Bastia
14
CORSE
Ajaccio
EUX
Poitiers
VIENNE
Niort
15
CHARENTE
Angoulême
HAUTE VIENNE
Limoges
28
CORRÈZE
Tulle
Périgueux
DORDOGNE
29
Guéret
CREUSE
27
ALLIER
Moulins
Montluçon
Clermont Ferrand
PUY DE DÔME
33
Roanne
7
LOIRE
Lyon
RHÔNE
St Etienne
CANTAL
Aurillac
32
H^TE LOIRE
Le Puy
34
11
Privas
ARDÈCHE
9
ISÈRE
Grenoble
Valence
DRÔME
HAUTES ALPES
Gap
LOT
Cahors
LOT ET GARONNE
Agen
TARN ET GARONNE
Montauban
31
GERS
Auch
Rodez
AVEYRON
Mende
LOZÈRE
11
Avignon
VAUCLUSE
Digne
BASSES ALPES
ALPES MAR^MES
Nice
Cannes
Albi
35
TARN
GARD
Nîmes
36
12
Draguignan
VAR
Toulouse
HAUTE GARONNE
38
Carcassonne
Béziers
HÉRAULT
Montpellier
Cette
8
B^CHES DU RHÔNE
Marseille
13
Toulon
55
37
Tarbes
HAUTES PYRÉNÉES
40
Foix
ARIÈGE
AUDE
39
Perpignan
PYRÉNÉES OR^ES
lantique.
(en préparation).
d'Azur.

à la Noye — les tourbières de Picardie — Amiens — dans les hortillonnages — les bonnetiers du Santerre — pendant les manœuvres — l'Amiénois et la vallée de la Bresle — les dernières falaises — les serruriers de Vimeu — d'Escarbotin à la baie de Somme. — 398 pages avec 24 cartes.

18e Série : FLANDRE ET LITTORAL DU NORD. — Roubaix — la forteresse du collectivisme — Tourcoing et le Ferrain — le val de Lys — le vieux Lille — le nouveau Lille — mœurs lilloises — la Flandre guerrière — l'agriculture dans le Nord — les villes industrielles de la Lys — la Flandre flamingante — les monts de Flandres — les Moëres — Dunkerque et son port — la pêche à Islande — Fort-Mardyck et Gravelines — dans les wateringues — en Morinie — Langle, Bredenarde et Pays reconquis — la fabrication des tulles — en Boulonnais — Boulogne et ses plumes métalliques — la côte boulonnaise — de la Canche à l'Authie — le Marquenterre et le Ponthieu — le cheval boulonnais. — 456 pages avec 30 cartes.

19e Série : ARTOIS, CAMBRÉSIS ET HAINAUT. — Les sources de la Somme — le champ de bataille de Saint-Quentin — la vallée de l'Omignon — de la Somme à l'Ancre — le pays des phosphates — la Nièvre picarde — le pays d'Arras — Azincourt, Enguinegatte et Thérouanne — le pays noir de Béthune — l'armée au pays noir — Alleu, Weppes et Escrebieux — Bapaume et la source de l'Escaut — en Cambrésis — Caudry et le canton de Clary — Cambrai — la plus grande sucrerie du monde — en Ostrevent — de la Scarpe à l'Escaut — le pays noir d'Anzin — Valenciennes et le Hainaut — la vallée de la Sambre — la vallée de la Solre — Fourmies — la trouée de l'Oise. — 398 pages avec 28 cartes.

20e Série : HAUTE-PICARDIE, CHAMPAGNE REMOISE ET ARDENNES. — En Noyonnais — en Soissonnais — en Laonnais — les vanniers de la Thiérache — le familistère de Guise — la vallée de l'Oise et Saint-Gobain — Coucy et le Tardenois — Reims — Épernay et le vignoble d'Ay — la Montagne de Reims et ses vins — le camp de Châlons — les Champs catalauniques — le Rethelois et le Porcien — entrée dans l'Ardenne — le royaume de la quincaillerie — la principauté de Château-Regnault — les Dames de Meuse — les Givets — Rocroi et le cheval ardennais — le champ de bataille de Sedan — Sedan industriel et ses annexes — De l'Argonne en Champagne Pouilleuse — la héronnière du Grand-Écury — Vertus et le mont Aimé. — 401 pages, 22 cartes.

21e Série : HAUTE-CHAMPAGNE, BASSE-LORRAINE. — La Brie champenoise — la Champagne Pouilleuse — le Perthois et le Der — le val de l'Aube — le pays de Morvois — les bonnetiers de Troyes — le pays d'Othe — de Troyes à Clairvaux — en Bassigny — les couteliers de Nogent-le-Roi — la montagne d'Auberive — le plateau de Langres — du Bassigny en Ornois — le Vallage — la métallurgie en Cham-

pagne — en Barrois — le Blois, la Voide et le pays des Vaux — les opticiens de Ligny — Valmy et le Dormois — les défilés de l'Argonne — Varennes, le Clermontois et les Islettes — le Verdunois — Domremy et Vaucouleurs — les côtes de Meuse. — 419 pages avec 27 cartes.

22e Série : **PLATEAU LORRAIN ET VOSGES.** — Le Luxembourg français — le pays du fer — le Jarnisy et Briey — la Woëvre — le pays de Haye — l'École forestière de Nancy — Nancy — le Vermois et le Saulnois — le Xaintois — luthiers et dentellières — dans les Faucilles — la Vôge — un pèlerinage à Roville — Épinal et l'industrie des Vosges — les images d'Épinal — de la Mortagne à la Vezouse — la Vologne — les lacs vosgiens — la principauté de Salm-Salm et Saint-Dié — le Val-d'Ajol et Plombières — la Haute-Moselle — les Vosges militaires — la Moselotte — le ballon de Servance — au ballon d'Alsace. — 427 pages avec 27 cartes.

23e Série : **PLAINE COMTOISE ET JURA.** — Les vanniers de Fays-Billot — le bailliage d'Amont — la Saône franc-comtoise — la vallée de l'Ognon — les Vosges comtoises — Besançon et ses horlogers — le couloir du Doubs — le pays de Montbéliard — Belfort et le Sundgau — Beaucourt et ses satellites — le Lomont — les fruitières jurassiennes — les sources de la Loue — le lac de Chaillexon — le Saugeais et le Baroichage — le lac de Saint-Point — de Champagnole au val de Mièges — l'Écosse du Jura — Morez — la vallée des Dappes et la Faucille — le pays de Gex — les lapidaires de Septmoncel et de Saint-Claude — Clairvaux et le Grandvaux — la Moyenne-Montagne. — 423 pages avec 25 cartes.

24e Série : **HAUTE-BOURGOGNE.** — Dijon — dans les houblonnières — les pays bas de Bourgogne — le vignoble de la Côte-d'Or — la côte dijonnaise — la côte de Nuits et Cîteaux — Beaune et sa côte — le finage et Dôle — la forêt de Chaux et le Val-d'Amour — le Bon-Pays — Chalon-sur-Saône et la Bresse chalonnaise — Bresse bressane et Revermont — la Bresse louhanaise — la côte mâconnaise — au long de la Saône — de royaume en empire — au pays de Lamartine — la côte chalonnaise et Cluny — des Grosnes au Sornin — en Brionnais — Charolais et Combrailles — la Loire bourguignonne. — 399 pages avec 30 cartes.

25e Série : **BASSE-BOURGOGNE ET SÉNONAIS.** — Le seuil de Longpendu — la vallée de la céramique — le Creusot — Bibracte et Autun — le pays de l'huile — le Morvan bourguignon — en Auxois — autour d'Alésia — le vignoble des Riceys et l'Ource — Châtillonnais et Duesmois — aux sources de la Seine — l'Avallonnais — la Cure et l'Yonne — en Auxerrois — le Tonnerrois — en Sénonais — la Puisaye — le Gâtinais français — le Gâtinais orléanais — entre Sologne et Gâtinais. — 373 pages avec 24 cartes.

26e Série : **BERRY ET POITOU ORIENTAL.** — Le Sancerrois et la Forêt — les Forêtins — les arsenaux de Bourges — le camp d'Avord et la Septaine — le canal du Berry — du Cher à l'Arnon — une colonie d'aliénés — porcelainiers et forgerons du Berry — Issoudun et Châteauroux — la Champagne berrichonne — la vallée du Nahon — les moutons du Berry — la basse vallée de l'Indre — en Brenne — de la Claise à la Creuse — de Touraine en Acadie — les carrières du Poitou — la Beauce montmorillonnaise — entrée en Boischaut — les lingères d'Argenton — le pays de George Sand — la Creuse et la Gargilesse. — 365 pages avec 25 cartes.

27e Série : **BOURBONNAIS ET HAUTE-MARCHE.** — Nevers et le bec d'Allier — Moulins et Souvigny — Sologne bourbonnaise — la vallée de la Besbre — monts de la Madeleine — Limagne bourbonnaise — le berceau des Bourbons — des côtes Matras à la Sioule — de la Sioule à la Bouble — houillères de Commentry — la forêt de Tronçais et Montluçon — un tour en Berry — entrée dans la Marche — les maçons de la Creuse — la tapisserie d'Aubusson — au long de la Creuse — les Trois-Cornes et la Sedelle — aux sources de la Gartempe — du Taurion à la Maulde — le plateau de Gentioux. — 352 pages avec 27 cartes.

28e Série : **LIMOUSIN.** — La basse Marche — les montagnes de Blond — les monts d'Ambazac — Limoges — émaux et porcelaines — autour de Limoges — Saint-Junien et ses gantiers — aux confins du Périgord — la Chine du Limousin — la haute vallée de la Vienne — Treignac et les Monédières — Meymac et Ussel — le plateau de Millevaches — la Corrèze et Tulle — le château d'Uzerche — ardoises et primeurs — Ségur et l'Auvézère — de Pompadour à la Vézère — Brive-la-Gaillarde — Noailles et Turenne — la Dordogne limousine — entre Argentat et Tulle. — 350 pages avec 24 cartes.

29e Série : **BORDELAIS ET PÉRIGORD.** — Le Libournais — les vins de Bordeaux — Bordeaux — l'activité bordelaise — navigation sur la Gironde — le Médoc des grands vins — les landes du Médoc — la pointe de Grave — la Gironde saintongeaise — Blayais et Bourgeais — le Saint-Émilionnais — l'Entre-Deux-Mers — en Bazadais — la Dordogne en Périgord — la Double — de la Dronne à la Nizonne — Périgueux et l'Isle — le pays du père Bugeaud — le Nontronnais — chez nos aïeux préhistoriques — les truffes du Sarladais. — 411 pages avec 31 cartes.

30e Série : **GASCOGNE.** — Le Bazadais — la conquête des Landes — les landes de Bordeaux — autour du bassin d'Arcachon — Arcachon et les dunes — le Captalat de Buch — le pays d'Albret — le Marsan et le Gabardan — de la Midouze à la Leyre — le pays de Born — les lièges de Marantin — de Dax au Vieux-Boucau — Cap-Breton et la Maremne — la Chalosse — la Rivière-Basse et le Tursan — le plateau

de Lannemezan — le Pardiac et l'Astarac — l'Armagnac. — 340 pages avec 26 cartes.

31e Série : **AGENAIS, LOMAGNE ET BAS-QUERCY.** — La plaine de la Garonne — la vallée du Drot — les landes de Lot-et-Garonne — la capitale du Béarnais — les bouchonniers de Mézin — Lomagne, Gaure et Fezenzaguet — le Fezensac et l'Eauzan — le Condomois — le pays des prunes — les petits pois de Villeneuve — le Haut-Agenais — Agen et ses campagnes — le Bas-Quercy — Lomagne et Rivière-Verdun — la rivière montalbanaise — les chapeaux de paille du Quercy — les gorges de l'Aveyron — les cingles du Lot — le causse de Limogne — le Lot entre Rouergue et Quercy. — 352 pages avec 22 cartes.

32e Série : **HAUT-QUERCY ET HAUTE-AUVERGNE.** — Le Célé et la Braunhie — Gourdon et la Bouriane — le causse de Martel — de César à Canrobert — le causse de Gramat — de Capdenac au Ségala — les gorges de la Cère et Aurillac — la Châtaigneraie — Campuac et Viadène — dans l'Aubrac — en Carladès — Saint-Flour et la Planèze — Luguet et Cézallier — le Féniers et l'Artense — du sommet du puy Mary — les bœufs de Salers. — 328 pages avec 21 cartes.

33e Série : **BASSE-AUVERGNE.** — Combrailles et Franc-Alleu — les houillères de la Combrailles — la Limagne — le puy de la Poix — Clermont-Ferrand — au puy de Dôme — le reboisement dans le Puy-de-Dôme — le mont Dore — le camp de Bourg-Lastic — les orgues de Bort — le puy de Sancy et les lacs d'Auvergne — du mont Dore à l'Allier — du Velay à la Margeride — de Brioude à Issoire — Gergovie — de l'Allier à la Dore — en Livradois — du Livradois en Forez — de la Loire aux Boutières. — 344 pages avec 24 cartes.

34e Série : **VELAY, VIVARAIS MÉRIDIONAL, GÉVAUDAN.** — Le Lignon-Vellave — le pays d'Emblavès et le Puy — la dentelle du Puy — Polignac et le volcan de Bar — le mont Mézenc — a la source de la Loire — le lac d'Issarlès — le lac du Bouchet — entrée en pays cévenol — de la Cère à l'Ardèche — au long de l'Ardèche — ascension du mont Lozère — Mende et le Gévaudan — le plateau de la Margeride — le palais du roi — le causse de Sauveterre — les gorges du Tarn — autour du causse Méjean — entre causses et Cévennes — Bramabiau et l'Aigoual. — 397 pages avec 27 cartes.

35e Série : **ROUERGUE ET ALBIGEOIS.** — La basse Marche du Rouergue — le bassin de Decazeville — la montagne qui brûle — Rodez et le causse du Comtal — Espalion et le causse de Bozouls — le causse de Séverac — Millau — les brebis du Larzac — à travers le Larzac — les caves de Roquefort — le rougier de Camarès — à travers le Ségala — entrée en Albigeois — le pays de Cocagne — Carmaux et ses mines — entre Tarn et Dadou — les vins de Gaillac — Castres et

son causse — une page d'histoire industrielle — Mazamet, la Montagne-Noire et le Thoré. — 359 pages avec 22 cartes.

36ᵉ SÉRIE : CÉVENNES MÉRIDIONALES. — La Gardonnenque — le bassin d'Alais — le Guidon du Bouquet — entre Uzès et Anduze — la Salendrenque — le Gardon de Mialet — la Vallée française — Bramabiau et l'Aigoual — la haute vallée de l'Hérault — la vallée de la Dourbie — de l'Hérault au Vidourle — Sommières et le Salavès — les gorges de Saint-Guilhem — la vallée de la Lergue — Villeneuvette et Bédarieux — l'Escandorgue et l'Espinouze — la Vernazobres et la Cesse — en Minervois. — 331 pages avec 26 cartes.

37ᵉ SÉRIE : GOLFE DU LION. — Nîmes — le Nemauzès — les mazets des Garrigues — aux bords du petit Rhône — Aiguesmortes — le vignoble des Sables — la Vaunage et la Vidourlenque — Montpellier — la cité morte de Maguelonne — Cette — Agde et l'étang de Thau — le fleuve Hérault — Béziers et le Biterrois — Narbonne — le lac Rubrensis — La Nouvelle et Leucate — Rivesaltes et la Salanque — les jardins de Perpignan — au pied des Albères — Port-Vendres et Banyuls. — 355 pages avec 24 cartes.

38ᵉ SÉRIE : LE HAUT-LANGUEDOC. — Le Sidobre et Lacaune — les monts de Lacaune et l'Espinouze — du Saumail en Cabardès — de Saint-Papoul à Sorèze — les rigoles du canal du Midi — en Lauragais — Carcassonne et le Carcassés — dans les Corbières — le Fenouillèdes — les défilés de Pierre-Lis — le Razès — le Kercorbis — le Mirepoix — de l'Ariège à la Garonne — Toulouse — le pays Toulousain — en Bas-Comminges et Nébouzan. — 331 pages avec 20 cartes.

39ᵉ SÉRIE : PYRÉNÉES ORIENTALES. — Le bas Vallespir — les noisetières de Céret — le haut Vallespir — le Conflent — de Conflent en Roussillon — le Fenouillet — le pays de Sault — le Donézan — le Capcir — la Cerdagne française — l'enclave de Llivia et la Soulane — la vallée de Carol — Foix et la Barguillère — le Sabarthès — la mine aux mineurs de Rancié : le passé — la mine aux mineurs de Rancié : le présent — le Sérou et le Plantaurel. — 343 pages avec 25 cartes.

40ᵉ SÉRIE : PYRÉNÉES CENTRALES. — Le Couserans — les vallées de Massat et d'Aulus — les ours d'Ustou — le Comminges pyrénéen — la vallée de Luchon — les fruitières de la Haute-Garonne — de Saint-Béat au val d'Aran — dans les Quatre-Vallées — Magnoac, Neste et Barousse — la vallée d'Aure — les réservoirs de la Neste — Tarbes — le cheval de Tarbes — le pays de Rustan — l'Adour à Bagnères-de-Bigorre — Vaussenat et Nansouty — au pic du Midi de Bigorre — de l'Adour au Gave — Lourdes et le Lavedan — les sept vallées du Lavedan — la vallée de Saint-Savin (Cauterets) — la vallée de Barèges — le cirque de Gavarnie — 345 pages avec 23 cartes.

41e Série : PYRÉNÉES OCCIDENTALES. — La barre de l'Adour — la côte des Basques — la Bidassoa et le peuple Basque — le pays de Labourd — Hasparren et l'Arberoue — la basse Navarre — une pointe dans le Val-Carlos — le bas Adour et le pays de Bidache — de Mixe en Baïgorry — la Soule — la vallée de Barétous — Oloron et ses gaves — la vallée d'Aspe — de la vallée d'Aspe à la vallée d'Ossau — la haute vallée d'Ossau — la basse vallée d'Ossau — le Josbaig et les vésiaus du Béarn — au long du gave de Pau — campagnes béarnaises — les vins de Jurançon et de Vic-Bilh — de Béarn en Bigorre. — 351 pages avec 27 cartes.

RÉGION PARISIENNE :

42e Série : I. NORD-EST : LE VALOIS. — La Marne en Orxois — le pays d'Orxois — entrée en Valois — la forêt de Villers-Cotterêts — autour de Crépy-en-Valois — autour de Pierrefonds — en forêt de Compiègne — la vallée de l'Authonne — Compiègne et la navigation de l'Oise — la lieue archéologique — le pays des Sylvanectes — le désert d'Ermenonville — le Multien — la Gergogne et la Thérouanne — en Goële — Chantilly et ses forêts — Mortefontaine et les étangs de la Thève — les entraîneurs du Servois — l'Oise entre Creil et Pontoise — la petite France — la forêt de Carnelle. — 377 pages avec 21 cartes.

43e Série : II. EST : LA BRIE. — Au cœur du plateau briard — le Montois — la Bassée — la falaise de Brie — Provins et la Voulzie — la Brie Pouilleuse — le champ de bataille de Champaubert — de Brie en Tardenois — les meules à moulin : agonie d'une grande industrie — microbes et corsets — méandres de Marne — les fromages de la Brie — la Brie meldoise — entre Meaux et Pomponne — la Brie forestière — le grand Morin des peintres — moutons de Brie — les papeteries du grand Morin — la vallée de l'Aubetin — Melun et le Châtelet. — 418 pages avec 23 cartes.

44e Série : III. SUD : GATINAIS FRANÇAIS ET HAUTE-BEAUCE. — Le Bocage gâtinais — la vallée de l'Orvanne — Nemours et le Loing — navigation sur la Seine — la Seine de la Cave à Corbeil — Fontainebleau — l'École d'application de l'artillerie et du génie — la forêt de Fontainebleau — la forêt vers Barbizon — Marlotte et les gorges de Franchard — les espaliers de Thomery — la Seine et la forêt — le pays de Bière — le Gâtinais Beauceron — de l'École à l'Essonne — la Seine de Corbeil à Choisy-le-Roi — l'industrie à Essonnes — de l'Essonne à la Juine — l'Étampois — la Juine et la Chalouette — en remontant la Juine — la Beauce pituéraise — trois bourgades beauceronnes. — 428 pages avec 19 cartes.

45e Série : IV. SUD-OUEST : VERSAILLES ET LE HUREPOIX. — La vallée des Roses — la forêt de Sénart — autour de Longjumeau — au

bord de la Bièvre — le Josas — Versailles, la ville — rôle social et économique de Versailles — Versailles, le château et le parc — Versailles militaire et Saint-Cyr — Port-Royal-des-Champs — l'École d'aérostation de Chalais — la vallée des Fraises — Marcoussis et Montlhéry — de l'Yvette à l'Orge — de l'Orge à la Juine — la capitale du Hurepoix — Chevreuse et les Vaux de Cernay — la vallée de la Remarde — vallée de la Renarde. — 359 pages avec 15 cartes.

46e Série : V. **NORD-OUEST : LA SEINE DE PARIS A LA MER. PARISIS ET VEXIN FRANÇAIS.** — La vallée de Montmorency — le pays des poiriers — les collines du Parisis — la boucle d'Argenteuil — la plaine du Parisis — descente de la Seine, de Paris à fin d'Oise — la Seine de fin d'Oise à l'Eure — à Rouen par la Seine — sur la Seine maritime, de Rouen à Duclair — la Seine maritime, de Duclair à Villequier — l'estuaire de la Seine — vergers de Gaillon et de Vernon — Chevrie et Madrie — les abricotiers de l'Hautie — à travers l'Hautie — en Vexin français — le pays d'Arthies — de l'Arthies au pays de Madrie. — 366 pages avec 17 cartes.

47e Série : VI. **OUEST : L'YVELINE ET LE MANTOIS.** — Rambouillet et ses enfants de troupe — en forêt Yveline, les étangs de Saint-Hubert — en Yveline, Montfort-l'Amaury — les parfums et les volailles de Houdan — Épernon et la vallée de la Guesle — en Beauce chartraine — un chemin de fer militaire — la vallée de la Voise — en Drouais — l'École de Grignon — la vallée de la Maudre — de la Vaucouleurs à Meulan — les luthiers de Mantes — le Mantois — Poissy et le Pincerais — la forêt de Laye — la forêt de Marly — le royaume du pot-au-feu. — 351 pages avec 15 cartes.

LES PROVINCES PERDUES :

48e Série : **HAUTE-ALSACE.** — La trouée de Belfort et la vallée de la Largue — le Jura alsacien — le Rhin — Mulhouse — le coton à Mulhouse — industries mulhousiennes — les œuvres sociales de Mulhouse — Altkirch et l'Ill — l'Ochsenfeld et la Doller — vallée de la Thur — la vallée de Saint-Amarin — Soultz et Guebwiller — le ballon de Guebwiller — le Mundat de Rouffach — d'Ensisheim à Colmar — Neuf-Brisach et le Ried — Turckheim et les Trois-Épis — au Petit-Ballon (Kahlewasen) — l'Alsace romane — le val d'Orbey et les Hautes-Chaumes — à travers le vignoble — Sainte-Marie-aux-Mines et sa vallée. — 444 pages avec 22 cartes.

49e Série : **BASSE-ALSACE.** — Du Haut-Kœnigsbourg à Schlestadt — la Mésopotamie d'Alsace — Strasbourg — Strasbourg : la cathédrale, la vie économique — autour de Strasbourg — la vallée de la Bruche — Schirmeck et le Donon — le Ban-de-la-Roche — le Champ-du-Feu

et les schlitteurs — du val de Villé à Barr — Sainte-Odile — de l'Ehn à la Mossig — le Kochersberg — un coin de France au delà du Rhin — les houblonnières de Haguenau — autour de la Forêt-Sainte — les lignes de Wissembourg — l'Alsace bavaroise — Reichshoffen, Frœschwiller et Wœrth — autour de Niederbronn — l'ancien comté de Hanau — autour de Saverne — entre la Sarre et l'Eichel — les chapeliers de Saar-Union. — 492 pages avec 28 cartes.

50ᵉ Série : **LORRAINE.** — Le pays de Dabo. — Vallérystal, Abreschwiller et Lorquin — la Sarre Blanche et la Sarre Rouge — Sarrebourg et Fénétrange — Phalsbourg — les verreries des Petites-Vosges — les forges de Mouterhouse — le pays de Bitche — Sarreguemines — Forbach et Stiring-Wendel — la vallee de l'Albe — les grands étangs de Lorraine — le Saulnois — de la Seille à la Nied française — Metz — l'industrie messine — Saint-Privat, Gravelotte et Rezonville — au long de la Moselle — le pays du fer — aux confins du Luxembourg — entre Moselle et Nied — Warndt — la première amputation : Sarrelouis et le Sargau. — 468 pages avec 27 cartes.

51ᵉ Série : **BRETAGNE IV.** — *Iles et littoral de l'Atlantique.* — Nantes — le rôle économique de Nantes — la Loire maritime — la côte de Retz et Pornic — la baie de Bourgneuf — de Saint-Nazaire au pays de Guérande — le trait de Penbé et la Vilaine — l'estuaire de la Vilaine — l'estuaire de Pénerf, Vannes et le Morbihan — Auray et Carnac — l'estuaire d'Etel et la mer de Gavres — Hennebont et Lorient — la Laita et la rivière Belon — de l'Aven à l'Odet — les côtes de Cornouaille — le raz de Sein et la baie de Douarnenez — au Menez-Hom — Brest et sa rade — de l'Elorn à la presqu'île de Crozon — de l'Atlantique à la Manche. — Avec cartes.

52ᵉ Série : **BRETAGNE V.** — *Iles et littoral de la Manche.* — L'Aber-Benoît et l'Aber-Vrac'h — la grève de Goulven — Saint-Pol-de-Léon et l'île de Siec — Roscoff et l'île de Batz — Morlaix et son archipel — Primel et Saint-Jean-du-Doigt — Locquirec, la Lieue de Grève et le Guer — Lannion et les Sept-Iles — l'île Grande (Énès-Meur) et son archipel —, archipel de Saint-Gildas — les îles d'Er — Tréguier, Paimpol — l'île de Bréhat — le Trieux et le Gouët — entre Saint-Brieuc et Paimpol — les côtes de Penthièvre — Saint-Jacut, l'île des Ebbiens et Saint-Cast — la baie de la Frénaye et le cap Fréhel — la côte d'Émeraude et la Rance — Saint-Malo et le clos Paulet — les marais de Dol — la baie du mont Saint-Michel — Granville, les Chausey et les Minquier. — Avec cartes.

53ᵉ Série (*sous presse*) : **BRETAGNE VI.** — *Basse-Bretagne intérieure.* — La Basse-Bretagne — Quimper et le Cornouaille — le Vannetais — Pontivy et le Blavet — le Scorff — l'Isole et l'Ellé — La Montagne

Noire — le berceau de la Tour d'Auvergne — les rochers d'Huelgoat — Le Goëllo — le Trégorrois — le Haut-Léon — le Bas-Léon — dans la montagne d'Arrée — le Yeun Elez — la forêt de Quenécan — entre Aulne et Blavet — le toit de la Bretagne. — 350 pages.

54e Série : **NORMANDIE.** — Volume complementaire sur la Normandie : *En préparation.*

55e Série : **PROVENCE MARITIME.** — II. *La Côte d'Azur.* — L'Estérel — les îles de Lerins et le golfe Jouan — la presqu'île d'Antibes — Cagnes, le Malvan et Vence — Nice — Nice, camp retranché — l'industrie et le commerce à Nice — Villefranche et le cap Ferrat — la petite Afrique et la Corniche — la principauté de Monaco — Beausoleil, le cap Martin, Roquebrune et Menton — Menton et la frontière. — Avec cartes.

En préparation :

La 56e Série et les suivantes seront consacrées à **PARIS**, à la **BANLIEUE DE PARIS** et à une table générale.

Plusieurs volumes dont nous ferons bientôt connaître les sommaires sont en préparation. Voici les chapitres de la 56e Série actuellement sous presse :

56e Série : **L'ANCIEN PARIS.** — Paris dans le **Voyage en France** — la Seine en amont de la cité — la Seine en aval de la cité — les îles de la Seine : la Cité et l'île Saint-Louis — les collines parisiennes — descente dans Paris — le boulevard et les boulevards : de la porte Montmartre à la Bastille — les grandes artères — le Louvre et le Palais-Royal — de la place Vendôme à la Bourse — autour de l'Hôtel de ville — le Marais et le Temple — le quartier des Halles — le quartier latin — la montagne Sainte-Geneviève — autour du Luxembourg — autour de l'Institut — le ruisseau de la rue du Bac — le noble faubourg — les Invalides — du haut de la tour Eiffel.

Mars 1909.

Les Editeurs,

BERGER-LEVRAULT & Cie

Répartition des volumes par Départements

DÉSIGNATION DES DÉPARTEMENTS	DÉSIGNATION des volumes concernant LE DÉPARTEMENT
Ain	8.
Aisne	19, 20, 42, 43.
Allier	27.
Alpes (Basses-)	10, 12.
Alpes (Hautes-)	10.
Alpes-Maritimes	12, 13, 55.
Ardèche	8, 11, 34.
Ardennes	20, 21.
Ariège	38, 39, 40.
Aube	21, 43.
Aude	37, 38, 39.
Aveyron	32, 35.
Bouches-du-Rhône	8, 12, 13.
Calvados	6, 46, 54.
Cantal	32.
Charente	15, 28.
Charente-Inférieure	3, 15, 29.
Cher	1, 26, 27.
Corrèze	28, 32, 33.
Corse	14.
Côte-d'Or	24, 25.
Côtes-du-Nord	5, 52, 53.
Creuse	27, 33.
Dordogne	29.
Doubs	23.
Drôme	9, 11.
Eure	6, 17, 46.
Eure-et-Loir	6, 16, 44, 47.
Finistère	4, 5, 51, 52, 53.
Gard	8, 34, 36, 37.
Garonne (Haute-)	31, 38, 40.
Gers	30, 31, 38.
Gironde	29, 30.
Hérault	35, 36, 37, 38.
Ille-et-Vilaine	2, 5, 51, 52.
Indre	26, 27.
Indre-et-Loire	1, 16, 26.
Isère	8, 9, 10.
Jura	8, 23, 24.
Landes	30, 31.
Loir-et-Cher	1, 16, 26.
Loire	7, 11.
Loire (Haute-)	11, 33, 34.
Loire-Inférieure	2, 3, 5, 16, 51, 52.
Loiret	1, 25, 44, 46.
Lot	31, 32.
Lot-et-Garonne	31.
Lozère	32, 34.
Maine-et-Loire	2, 16.
Manche	4, 6, 52.
Marne	20, 21, 43.
Marne (Haute-)	21, 22.
Mayenne	2, 6.
Meurthe-et-Moselle	22.
Meuse	21, 22.
Morbihan	4, 5, 51, 53.
Moselle (ancienne), *voir* Lorraine annexée.	
Nièvre	1.
Nord	18, 19.
Oise	17, 42.
Orne	1, 2, 6.
Pas-de-Calais	18, 19.
Puy-de-Dôme	7, 27, 33.
Pyrénées (Basses-)	41.
Pyrénées (Hautes-)	31, 40.
Pyrénées-Orientales	37, 39.
Rhin (Bas-) [ancien], *voir* Basse-Alsace.	
Rhin (Haut-) [Belfort]	22, 23.
Rhin (Haut-) [ancien], *voir* Haute-Alsace.	
Rhône	7.
Saône (Haute-)	23.
Saône-et-Loire	24, 25.
Sarthe	1.
Savoie	8, 10.
Savoie (Haute-)	8, 10.
Seine	47, 51 et suivants.
Seine-Inférieure	6, 17, 46.
Seine-et-Marne	21, 25, 42, 43, 45.
Seine-et-Oise	42, 45, 46, 47.
Sèvres (Deux-)	15, 16.
Somme	17, 18, 19.
Tarn	35, 38.
Tarn-et-Garonne	31, 35.
Var	12, 13, 55.
Vaucluse	8, 11, 12.
Vendée	2, 6.
Vienne	16, 26, 28
Vienne (Haute-)	28.
Vosges	22.
Yonne	25.
Basse-Alsace	48.
Haute-Alsace	49.
Lorraine annexée	50.

Répartition des volumes par Provinces

DÉSIGNATION DES PROVINCES	DÉSIGNATION des volumes concernant LA PROVINCE
Alsace	23, 48, 49.
Angoumois	15.
Anjou	2, 16.
Artois	18, 19.
Aunis	3, 15.
Auvergne	7, 32, 33.
Barrois	21.
Basques (Pays)	41.
Béarn	41, 30.
Berri	1, 26, 27.
Boulonnais et Calaisis	18.
Bourbonnais	7, 27, 33.
Bourgogne	8, 24, 25.
Bresse et Bugey	8, 23.
Bretagne	2, 3, 4, 5, 16, 51, 52, 53.
Champagne	20, 21, 25, 43.
Comtat-Venaissin	8, 11, 12.
Corse	14.
Dauphiné	7, 8, 9, 10, 11.
Flandre	18, 19.
Foix (Comté de)	38, 40.
Forez	7, 11, 27.
Franche-Comté	8, 23, 24.
Gascogne	30, 31, 38, 40.
Gex (pays de)	8, 23.
Guyenne	29, 30, 31, 32, 35.
Hainaut	19.
Ile-de-France	17, 42 à 47, 51 et suivants.
Languedoc	8, 11, 12, 31, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40.
Limousin	28.
Lorraine	21, 22, 50.
Lyonnais	7.
Maine	1, 2.
Marche	27, 28.
Nice (comté de)	12, 13, 55.
Nivernais	1, 27.
Normandie	6, 17, 46, 54.
Orléanais	1, 16, 25, 44, 47.
Perche	1, 2, 6.
Picardie	17, 19, 20, 42.
Poitou	3, 15, 16, 26.
Provence	8, 10, 12, 13, 55.
Roussillon	37, 39.
Saintonge	3, 15, 29.
Savoie	8, 10.
Trois-Évêchés (Toul-Verdun) de Lorraine	21, 22.
Touraine	1, 16, 26.

Par grandes Régions naturelles

Alpes	8, 9, 10, 11, 12, 13.
Bassin de Paris	17, 20, 21, 25, 42 à 47, 51 et suiv.
Beauce	1, 16, 44, 45, 47.
Cévennes	7, 11, 34, 36, 37.
Jura	8, 23, 24.
Landes	29, 30, 31.
Littoral et îles de l'Océan	2, 3, 4, 15, 16, 29, 30, 41, 52, 53.
Littoral et îles de la Manche	6, 17, 18, 46, 52.
Littoral et îles de la Méditerranée	8, 13, 14, 37, 55.
Massif central	28, 32, 33, 34, 35.
Pyrénées	37, 39, 40, 41.
Sologne	1, 25.
Vosges	22, 23, 48, 49, 50.

Nancy, imp. Berger-Levrault et Cie.

La Nuit de la Toussaint. Drame alsacien en un acte et en vers, par Charles GRANDMOUGIN. 1908. In-12, broché . . . . 1 fr. 50

Poésies d'un vaincu. *Noëls alsaciens-lorrains, Poèmes de fer*, par Édouard SIEBECKER. 1882. Un volume in-12, broché . . . . 3 fr.

Les Chants du pays (Alsace), par Charles et Paul LESER. 4e édition. 1884. Volume in-12, broché . . . . 1 fr. 50

Croquis lorrains, par Louis MADELIN. Préface de Maurice BARRÈS, de l'Académie française. 1907. Un volume in-12 de 432 pages, broché. . . . 3 fr. 50

Images de France. Région de l'Est, par Émile HINZELIN. 1900. Un volume in-12 de 435 pages, broché sous couverture illustrée par V. PROUVÉ. 3 fr. 50
Relié en percaline gaufrée, plaques spéciales, tête dorée . . . . 5 fr.

Chez Jeanne d'Arc. *Guide sentimental au pays de Domremy*, par le même. 1903. Un volume petit in-8 de 290 pages, avec 7 compositions de V. PROUVÉ, 32 vues photographiques et 1 carte du pays de Jeanne d'Arc, broché sous couverture illustrée. . . . . 6 fr.

Récits et légendes d'Alsace-Lorraine. *En pays messin*, par Paul et Geneviève LANZY. 1903. Un volume in-8, avec 18 illustrations, broché. . 3 fr. 50

Souvenirs d'Alsace. *Chasse. Pêche. Industries. Légendes*, par Maurice ENGELHARD. 4e édition. 1890. Un volume in-12, caractères elzéviriens, titre rouge et noir, broché . . . . 3 fr.

La Chasse et la Pêche. *Souvenirs d'Alsace*, par le même. Illustré de 132 compositions par Henry GANIER. 1887. Un beau volume grand in-8, tirage sur papier vélin, broché. . . . . 10 fr.
Relié en percaline gaufrée, plaques spéciales, tête dorée . . . . . . 13 fr.

L'Ancienne Alsace à table. *Étude historique et archéologique sur l'alimentation, les mœurs et les usages épulaires de l'ancienne province d'Alsace*, par Charles GÉRARD, avocat à la cour d'appel de Nancy. 2e édition. 1877. Un beau volume grand in-8, caractères elzéviriens, avec têtes de chapitres, lettres ornées et culs-de-lampe, titre rouge et noir, papier vélin, broché . . . 8 fr.
50 exemplaires numérotés sur papier de Hollande. . . . . 25 fr.

Valentin et les derniers jours du siège de Strasbourg. *Un héros de la Défense nationale*, par Lucien DELABROUSSE. 1898. Un volume in-8 de 3[illegible] pages, avec un portrait, un autographe et deux cartes, broché . . . . . . 5 fr.

Scheurer-Kestner, 1833-1899. Biographie et discours prononcés à l'inauguration de son monument. 1908. Grand in-8, avec portrait et vues du monument, broché. . . . . 75 c.

Le Centenaire de Saint-Cyr, 1808-1908. Un volume grand in-8 de 224 pages, avec 20 gravures dans le texte, 10 planches en noir et 4 planches en couleurs, broché. . . . . 3 fr.

Les Armées de la France moderne, par le capitaine FOUQUET. 1908. Un volume in-12, avec une carte, broché. . . . . 2 fr. 50

L'Éducation dans l'armée d'une démocratie, par le capitaine LEBAUD. 1908. Un volume in-12, broché. . . . . 2 fr. 50

Pour l'enseignement national. — **Après l'École et au Régiment. Causeries.** *Patrie et armée. Histoire et géographie. Instruction civique. Morale et économie sociale. Hygiène, agriculture, industrie*, par le lieutenant J.-E. ALEX COLIN, du 26e bataillon de chasseurs à pied. 1907. Un volume in-8 de 39[illegible] pages, broché. . . . . 4 fr.

Jules Verne, 1828-1905. Biographie, par Ch. [illegible]. 1908. Un volume in-8 avec [illegible] portraits et [illegible], broché . . . . . . 2 fr. 50

Petit Jap deviendra grand ! *L'expansion japonaise en Extrême-Orient*, par Léo Byram. Préface de M. Jules Claretie, de l'Académie française. 1908. Un volume in-12 de [illegible] pages, avec [illegible] phototypies et une carte, broché sous couverture illustrée . . . . 3 fr. 50

La Chine à terre et en ballon. Reproduction de [illegible] photographies exécutées par des officiers du génie du corps expéditionnaire et groupées sur [illegible] planches en phototypie, avec légendes explicatives. 1902. Album in-4, avec [illegible] pages de texte. Sous couverture imprimée . . . . . . 12 fr. 50
[illegible], plaques spéciales . . 15 fr.

Jaunes et Blancs en Chine. — Les Jaunes, par J. [illegible], [illegible] pages, broché . . . . 3 fr. 50

Silhouettes tonkinoises, par [illegible]. 189[illegible]. Volume in-12 illustré par [illegible], broché sous couverture illustrée . . . . 3 fr. 50

L'Escadre de l'Amiral Courbet, par Maurice Loir, lieutenant de vaisseau [illegible]. 18[illegible]. Un volume in-12 avec portrait et [illegible], broché . . . . 3 fr. 50

Etudes d'Histoire maritime. *R*[illegible] . . . 3 fr. 50

Biographies et Récits maritimes. [illegible] . . . 6 fr.
[illegible] . . . 7 fr. 50

Mes Campagnes, [illegible] . . . 3 fr. 50

Histoire de la Conquête du Soudan (1878-1899), [illegible] . . . 10 fr.

Saint-Pierre-Martinique (1635-1902), [illegible] . . . [illegible]

[illegible] . . . 20 fr.

[illegible] . . . 10 fr.

Au Sud de l'Afrique, [illegible] . . . 3 fr. 50

Entre deux campagnes. [illegible] . . . 3 fr.

[illegible] . . . 3 fr.



VOLUMES PARUS

1. Morvan, Val de Loire et Perche.
2. Des Alpes mancelles à la Loire maritime.
3. Bretagne : I. Les Iles de l'Atlantique : I. *De la Loire à Belle-Ile.*
4. Bretagne : II. Les Iles de l'Atlantique. II. *D'Hoëdic à Ouessant.*
5. Bretagne : III. Haute-Bretagne intérieure.
6. Normandie : I. *Cotentin et Alpes normandes.*
7. La Région lyonnaise.
8. Le Rhône, du Léman à la mer.
9. Bas-Dauphiné.
10. Les Alpes, du Léman à la Durance.
11. Forez, Vivarais, Tricastin, Comtat-Venaissin.
12. Alpes de Provence et Alpes Maritimes.
13. Provence maritime : I. *Région marseillaise.*
14. La Corse.
15. Charentes et Plaine Poitevine.
16. De Vendée en Beauce.
17. Vexin, Picardie et pays de Caux.
18. Nord : I. *Flandre et Littoral.*
19. Nord : II. *Artois, Cambrésis, Hainaut.*
20. Haute-Picardie, Champagne rémoise et Ardennes.
21. Haute-Champagne ; Basse-Lorraine.
22. Plateau lorrain et Vosges.
23. Plaine Comtoise et Jura.
24. Haute-Bourgogne.
25. Basse-Bourgogne et Senonais.
26. Berry et Poitou oriental.
27. Bourbonnais et Haute-Marche.
28. Limousin.
29. Bordelais et Périgord.
30. Gascogne.
31. Agenais, Lomagne et Bas-Quercy.
32. Haut-Quercy et Haute-Auvergne.
33. Basse-Auvergne.
34. Velay, Bas-Vivarais, Gévaudan.
35. Rouergue et Albigeois.
36. Cévennes méridionales.
37. Golfe du Lion.
38. Haut-Languedoc.
39. Pyrénées, partie orientale.
40. Pyrénées centrales.
41. Pyrénées, partie occidentale.

RÉGION PARISIENNE :

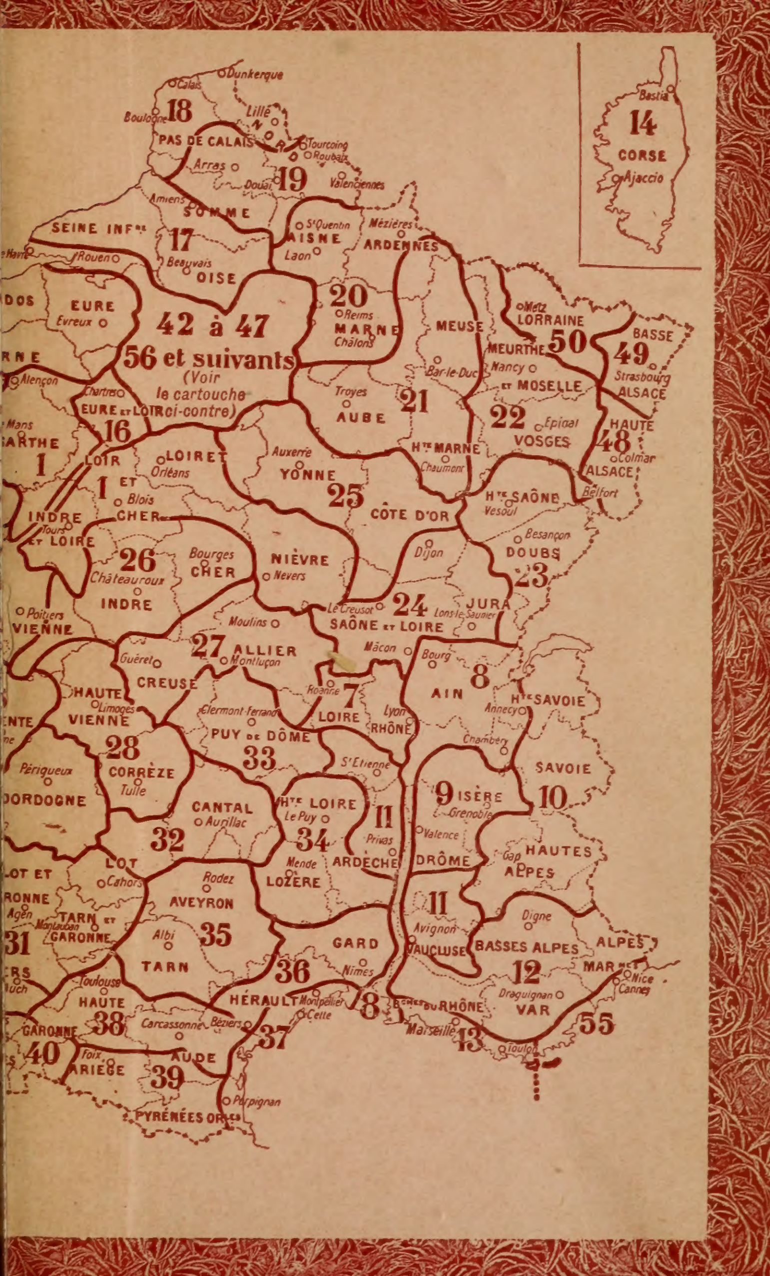
42. — I. *Nord-Est :* Le Valois.
43. — II. *Est :* La Brie.
44. — III. *Sud :* Gâtinais français et Haute-Beauce.
45. — IV. *Sud-Ouest :* Versailles et le Hurepoix.
46. — V. *Nord-Ouest :* La Seine de Paris à la mer, Parisis et Vexin français.
47. — VI. *Ouest :* L'Yveline et le Mantois.

LES PROVINCES PERDUES

48. — Haute-Alsace.
49. — Basse-Alsace.
50. — Lorraine annexée.

VOLUMES EN PRÉPARATION :

51. Bretagne : IV. *Le littoral de l'Atlant*
52. — V. *Le littoral de la Manche.*
53. — VI. *Basse-Bretagne intérieure.*
54. Normandie : II. *Normandie centrale*
55. Provence maritime : II. *La Côte*
56 et suivants : Paris et Banlieue de



Dunkerque
Calais
Boulogne
18
PAS DE CALAIS
Lille
NORD
Tourcoing
Roubaix
Arras
Douai
19
Valenciennes
Amiens
SOMME
SEINE INFRE
17
Le Havre
Rouen
Beauvais
OISE
St Quentin
AISNE
Laon
Mézières
ARDENNES
20
Reims
MARNE
Châlons
MEUSE
Bar-le-Duc
Metz
LORRAINE
50
BASSE
49
Strasbourg
ALSACE
MEURTHE
Nancy
ET MOSELLE
42 à 47
56 et suivants
(Voir
le cartouche
ci-contre)
EURE
Evreux
Alençon
Chartres
EURE ET LOIR
16
Le Mans
SARTHE
1
LOIR
1 ET
Blois
CHER
Troyes
AUBE
21
22
Epinal
VOSGES
HAUTE
48
Colmar
ALSACE
Belfort
H^TE MARNE
Chaumont
LOIRET
Orléans
Auxerre
YONNE
25
CÔTE D'OR
H^TE SAÔNE
Vesoul
Besançon
DOUBS
23
INDRE
Tours
ET LOIRE
26
Châteauroux
INDRE
Bourges
CHER
NIÈVRE
Nevers
Dijon
Le Creusot
24
SAÔNE ET LOIRE
JURA
Lons-le-Saunier
Poitiers
VIENNE
Moulins
27
ALLIER
Montluçon
Guéret
CREUSE
Mâcon
Bourg
8
AIN
H^TE SAVOIE
Annecy
HAUTE
Limoges
VIENNE
Roanne
7
LOIRE
Lyon
RHÔNE
Clermont-Ferrand
PUY DE DÔME
33
Chambéry
SAVOIE
28
CORRÈZE
Tulle
Périgueux
DORDOGNE
St Etienne
9
ISÈRE
Grenoble
10
CANTAL
Aurillac
32
H^TE LOIRE
Le Puy
34
11
Privas
Valence
HAUTES
ALPES
Gap
LOT
Cahors
LOT ET
GARONNE
Agen
Mende
LOZÈRE
ARDÈCHE
DRÔME
Rodez
AVEYRON
11
Avignon
VAUCLUSE
Digne
BASSES ALPES
ALPES
TARN ET
Montauban
GARONNE
31
Albi
35
TARN
GARD
Nîmes
12
MAR^NES
Nice
Cannes
GERS
Auch
Toulouse
HAUTE
38
GARONNE
36
HÉRAULT
Montpellier
Cette
8
B^CHES DU RHÔNE
Draguignan
VAR
55
Marseille
13
Toulon
Carcassonne
Béziers
37
40
Foix
ARIÈGE
AUDE
39
Perpignan
PYRÉNÉES OR^LES
Bastia
14
CORSE
Ajaccio

